

ZEITSCHRIFT FÜR VERKEHRSRECHT

ZVR

Colley = 849

SCHRIFTLEITUNG

Honorarprofessor DDr. Robert DITTRICH, abs. jur. Peter SOCHER
Dr. Erika VEIT, Dr. Rolf E. VEIT



STÄNDIGE MITARBEITER

Hochschulprofessor Dr. Wolfgang Bauerreiss, Rechtsanwalt, Graz - Dipl.-Psych. Bernhard Biehl, Akademischer Rat der Universität Mannheim - Dr. Oskar Edlbacher, Sektionschef im BMJ, Redakteur der ÖJZ - Dr. Herbert Frank, Zentralinspektor im BMV - Dipl.-Ing. Dr. jur. Robert Harmer, Vizepräsident des ÖAMTC - Univ.-Prof. Dr. Ernst C. Hellbling - Dr. Ludwig Viktor Heller, Präsident des OGH iR - Dr. Othmar Kammerhofer, MinR im BMH - Dr. Gustav Kaniak, Senatspräsident des VwGH, Mitglied des VfGH - Dipl.-Ing. Dr. techn. Hermann Knoflacher, Leiter des Institutes für Verkehrswesen des KfV - Dr. Heinrich Lehne, MinR im BMH - Dr. Herbert Loebenstein, Sektionschef im BMJ, Redakteur der ÖJZ - Univ.-Prof. Dr. Fritz Schwind - Dr. Wilhelm Weimar, Rechtsanwalt, Köln - Dr. Hermann Weinmann, Hofrat

IN ZUSAMMENARBEIT MIT DEM KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT (KIV) UND DEM
ÖSTERREICHISCHEN AUTOMOBIL-, MOTORRAD- UND TOURING CLUB (ÖAMTC)

16. JAHRGANG

WIEN 1971

MANZSCHE VERLAGS- UND UNIVERSITÄTSBUCHHANDLUNG

Zum Entwurf eines § 1319 a ABGB, Wegehaftung

Von Dr. Ulrich Daghofer, Graz

Übersicht:

- I. Einleitung
- II. Entwicklung der Wegehaftung
- III. Einschränkung der Haftung privater Wegehalter
- IV. Härtere straf- als zivilrechtliche Haftung
- V. Resümee

I. Einleitung

Aus Anlaß eines Erk des VfGH¹⁾ sandte das BMJ 1968 einen Entwurf für einen § 1315 a ABGB aus. Durch diesen sollte die Haftung für den Zustand öffentlicher Straßen geregelt werden.²⁾ Auf Grund der hiezu erfolgten Kritiken wurde ein neuer Entwurf für einen § 1319 a ABGB ausgearbeitet, mit dem das ABGB durch die Regelung der Haftung für den Zustand eines Weges ergänzt werden soll.³⁾

Mit diesem Entwurf soll einerseits die Haftung der öffentlichen Hand für die von ihr erhaltenen Wege einheitlich geregelt und andererseits die Haftung Privater an diese Haftung angeglichen werden. Einige der sich daraus ergebenden Probleme sollen in diesem Aufsatz erörtert werden.

Da der Text dieses Entwurfs weitgehend unbekannt sein dürfte, ist es wohl zweckmäßig, ihn hier wiederzugeben:

„6a. durch einen Weg;

§ 1319 a. Wird durch den mangelhaften Zustand einer Straße oder eines sonstigen Weges (im folgenden Weg genannt) ein Mensch getötet, an seinem Körper oder seiner

1) 9. 12. 1963 Slg 4605, kundgemacht unter BGBl 1964/118. Aus den Entscheidungsgründen dieses Erkenntnisses:

„I. Gegenstand des Verfahrens (Art 138 Abs 2 B-VG) ist der Entwurf eines ‚Wiener Straßenverwaltungsgesetzes — WStVG‘, den die Wiener Landesregierung mit dem Antrag auf Kompetenzfeststellung vorgelegt hat ...

13. § 24 lautet: Der Träger der Straßenbaulast ist bei Verletzungen oder Tötungen von Personen oder Beschädigungen von Sachen, die infolge des Zustandes einer öffentlichen Straße oder einer dazugehörigen Anlage (§ 2) eingetreten sind, zum Schadenersatz nur dann verpflichtet, wenn er oder seine Organe oder Beauftragten erwiesenermaßen die Instandhaltung der Straße vorsätzlich oder grobfahrlässig vernachlässigt haben.

Es handelt sich um eine Bestimmung auf dem Gebiet des Zivilrechtes. Es ist kein Umstand erkennbar, der einen engen inneren Zusammenhang dieser Bestimmung mit der Regelung der Straßenangelegenheiten, die in den sonstigen Vorschriften des Gesetzes enthalten ist, herstellen würde. Die Bestimmung ist daher nicht im Sinne der Art 15 Abs 9 B-VG erforderlich. Demnach ist der Landesgesetzgeber nicht zuständig, sie zu erlassen. Es handelt sich um eine Angelegenheit des Zivilrechtswesens im Sinne des Art 10 Abs 1 Z 6 B-VG.“

2) Entwurf des BMJ zu JMZ 10.268—1/68 Beilagen A und B.

3) Entwurf des BMJ zu JMZ 10.519—1/69 Beilagen A und B, in der Folge mit Entwurf zitiert.

Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so haftet derjenige für den Ersatz des Schadens, dem die Verfügungsmacht über den Zustand des Weges zusteht, sofern er oder einer seiner Leute den Mangel vorsätzlich oder grobfahrlässig verschuldet hat. Ist der Schaden bei einer unerlaubten Benützung des Weges entstanden und ist die Unerlaubtheit dem Benützer durch entsprechende Verbotszeichen, eine Abschränkung oder eine sonstige Absperrung des Weges erkennbar gewesen, so kann sich der Geschädigte auf den mangelhaften Zustand des Weges nicht berufen.

Ein Weg im Sinn des Abs 1 ist eine Landfläche, die von jedermann unter den gleichen Bedingungen für den Verkehr jeder Art oder für bestimmte Arten des Verkehrs benützt werden kann, auch wenn sie nur für einen eingeschränkten Benützerkreis bestimmt ist; zu einem Weg gehören auch die in seinem Zug befindlichen und dem Verkehr dienenden baulichen Anlagen, wie besonders Brücken, Stützmauern, Futtermauern, Durchlässe und Gräben. Ob der Zustand eines Weges mangelhaft ist, richtet sich danach, was nach der Art des Weges, besonders nach seiner Widmung, für seine Anlage und seine Betreuung angemessen ist.

Ist der mangelhafte Zustand durch einen der Leute des Haftpflichtigen verschuldet worden, so haftet auch er nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.“

Durch diesen § 1319 a ABGB soll eine Sonderregelung für den Bereich der Wegehaftung geschaffen werden, die den jetzigen § 11 BStG⁴⁾ sowie die zahlreichen landesgesetzlichen Bestimmungen⁵⁾ und alle Haftungsbestimmungen, die sich auf private Wegehalter beziehen, ersetzen soll.

Praktisch wird dadurch der Inhalt eines BG (§ 11 BStG 1948), das einen engen Anwendungsbereich, nämlich nur die Haftung für Bundesstraßen und die den Gemeinden übergebenen Ortsdurchfahrten hatte, aufgehoben und der selbe Inhalt, nun allerdings mit einem wesentlich vergrößerten Wirkungsbereich, nämlich alle privaten und öffentliche Wege betreffend, wieder als G erlassen. Der Effekt dieser Maßnahme soll in den folgenden Abschnitten genauer behandelt werden.

II. Entwicklung der Wegehaftung

Dieser Haftungsmaßstab, der aus dem § 11 BStG in den geplanten § 1319 a ABGB übernommen werden soll, stammt aus dem öffentlichen Recht, und zwar aus dem Bereich der Amtshaftung.

Der Art 23 BV-G erster Satz idF v 1. 10. 1920 lautete:

4) Entwurf 6.

5) Burgenland: § 12 Straßenverwaltungsg 15. 1. 1926 LGBl 1927/43, für Gemeindestraßen, Eisenbahnzufahrtsstraßen und Interessentenwege.

Kärnten: § 9 des StraßenG 1966 LGBl 23.

Niederösterreich: § 34 des nÖ LandesstraßenG 12. 7. 1956 LGBl 100.

Steiermark: § 17 des Steiermärkischen Landesstraßenverwaltungsg 1964 LGBl 154.

Tirol: §§ 12, 32, 41, 49 des Tiroler StraßenG 28. 9. 1950 LGuVBl 1951/1.

Für die übrigen Bundesländer Burgenland, Oberösterreich, Vorarlberg und Wien gilt der § 8 BStG 1921 auf Grund der K RGBl 1940 I 16.

„Alle mit Aufgaben der Bundes-, Landes- oder Gemeindeverwaltung oder der Gerichtsbarkeit betrauten Person sind für jeden bei der Ausübung ihrer Tätigkeit durch vorsätzliche oder grobfahrlässige Rechtsverletzung wem immer zugefügten Schaden haftbar.“

Dieser Haftungsmaßstab wurde in das BStG 1921 (BGBl 387) übernommen. Dessen § 8 lautete:

„Der Bund ist bei Verletzung oder Tötung von Personen oder Beschädigung von Sachen, die infolge des Zustandes einer Bundesstraße oder einer dazugehörigen Anlage (§ 24) eingetreten sind, zum Schadenersatz nur dann verpflichtet, wenn Organe des Bundes erwiesenermaßen die Instandhaltung der Straße vorsätzlich oder in grobfahrlässiger Weise vernachlässigt haben. Dasselbe gilt für Gemeinden hinsichtlich der diesen zur Erhaltung übergebenen Durchzugsstraßen bei einem gleichen Verschulden ihrer Organe.“

Interessant sind dazu die Erläuternden Bemerkungen des Regierungsentwurfes,⁶⁾ die wegen ihrer grundsätzlichen Bedeutung für die Entstehung dieses Haftungsmaßstabes zitiert werden:

„§ 8. In früherer Zeit war die Frage strittig, ob der Staat oder andere öffentliche Körperschaften für Unfälle haftpflichtig sind, welche infolge mangelhafter Instandhaltung oder ungenügender Sicherung der von ihnen verwalteten öffentlichen Verkehrswege eingetreten sind. Später hat sich eine ständige Spruchpraxis entwickelt, welche die ordentlichen Gerichte zur Entscheidung über derartige Schadenersatzansprüche für zuständig und die straßenerhaltenden Körperschaften zum Schadenersatz bei einem Verschulden der mit dem Straßendienst betrauten Organe nach Maßgabe der allgemeinen Bestimmungen des Zivilrechtes für verpflichtet erklärte (s Erk des RG 20. 10. 1909 Nr 532 und des OGH GIUNF 5202, 5650, 6092, 6124 ua). Zweifellos liegt in der Straßenerhaltung nicht bloß die Ausübung des Eigentums an der Straßenanlage, sondern auch die Erfüllung einer Verwaltungsaufgabe. Da im Art 23 des B-VG v 1. 10. 1920, BGBl 1, der Grundsatz der Haftung des Bundes für Rechtsverletzungen aller mit Aufgaben der Bundesverwaltung betrauten Personen bei Ausübung ihres Dienstes anerkannt erscheint, empfiehlt es sich, diese Frage rücksichtlich der Bundesstraßen in dem vorliegenden Entwurfe zu regeln. Die Haftpflicht des Bundes soll davon abhängig gemacht werden, daß die Straßenorgane die Instandhaltung der Straße vorsätzlich oder in grobfahrlässiger Weise vernachlässigt haben und hiedurch Personen verletzt oder getötet oder Sachen beschädigt werden. Damit wird die Haftung in derselben Weise abgegrenzt, wie dies im Art 23 des B-VG rücksichtlich der Ersatzpflicht der öffentlichen Verwaltungsorgane bei Ausübung ihres Dienstes geschieht. Insoweit der Schaden durch den mangelhaften Zustand einer in Erhaltung einer Gemeinde stehenden Durchzugsstrecke entstanden ist, kommt dieser Grundsatz hinsichtlich der Verantwortlichkeit der Gemeinde zur Anwendung.“

Im Bericht des Ausschusses⁷⁾ wird gesagt, daß ein Teil der Ausschlußmitglieder für eine schärfere Haftung des Bundes eingetreten ist, daß sich jedoch die Mehrheit für die Fassung im Sinne der Regierungsvorlage ausgesprochen hat.

Da die „bewährten“ Bestimmungen des BStG 1921 einfach in das BStG 1948 übernommen wurden, ist in den EB zum BStG 1948⁸⁾ kein Hinweis darauf zu finden, daß dieser Haftungsmaßstab jemals diskutiert wurde. Aus dem § 8 aus dem Jahre 1921 wurde also fast wörtlich der § 11 des Jahres 1948.

⁶⁾ 253 BlgNR 2. GP.

⁷⁾ 397 BlgNR 2. GP.

⁸⁾ 504 und 542 BlgNR 5. GP.

Aus diesen beiden Bundesgesetzen wanderte dann dieser Haftungsmaßstab in zahlreiche Landesgesetze⁹⁾ und in den jetzt vorliegenden Entwurf.

Die Basis für die Beschränkung der Haftung auf vorsätzliche und grobfahrlässige Delikte gegenüber dem früheren durch die Rechtsprechung herausgearbeiteten reinen Verschuldensprinzip war die starke Ähnlichkeit der Straßenverwaltung zur Hoheitsverwaltung. Damals wurde also nicht aus der besonderen Sachlage bei der Erhaltung der Straße argumentiert, sondern rein formal von der Ähnlichkeit der Aufgabe auch auf die Ähnlichkeit des Haftungsmaßstabes geschlossen. Ein Schluß, der, wenn er damals, 1921, berechtigt war, es auch heute noch sein müßte. Dieser Haftungsmaßstab bekam aber ein Eigenleben innerhalb des „Schadenersatzrechtes für öffentliche Straßen“ und gelangte so in den Entwurf zum § 1319 a ABGB. Inzwischen gab es allerdings eine Änderung des Ahnherren dieses Entwurfs. Der Art 23 des B-VG 1920 wurde 1948¹⁰⁾ wie folgt novelliert:

„(1) Der Bund, die Länder, die Bezirke, die Gemeinden und die sonstigen Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts haften für den Schaden, den die als ihre Organe handelnden Personen in Vollziehung der Gesetze durch ein rechtswidriges Verhalten wem immer schuldhaft zugefügt haben.“

Der Gesetzgeber hat sich also in bezug auf den Verschuldensgrad zur Aufgabe der Sonderposition für Schäden, die seine Organe in Ausübung der Hoheitsverwaltung verursacht haben, entschlossen. Selbstverständlich nur für den Bereich der Hoheitsverwaltung, da im Bereich der Privatwirtschaftsverwaltung, in der sich öffentliche Hand und Staatsbürger gleichberechtigt gegenüberstehen, eine solche Sonderposition gar nicht vorhanden sein darf. Übersehen wurde allerdings, daß aus dem öffentlichen Recht der Haftungsmaßstab „vorsätzlich oder grobfahrlässig“ in das Privatrecht gekommen ist und dort inzwischen auf Grund seines Eigenlebens von der Änderung des Art 23 B-VG, von dem er direkt abstammte, nicht mehr erreicht werden konnte. Die Erweiterung der Haftung für Delikte der öffentlichen Hand konnte also im Bereich der Privatwirtschaftsverwaltung, in dem diese Erweiterung eigentlich auf Grund der Gleichstellung Staat und Staatsbürger gar nicht notwendig sein sollte, nicht durchdringen.

Heute wird allerdings nicht mehr mit der Ähnlichkeit der Straßenverwaltung zur Hoheitsverwaltung argumentiert, sondern, wie es zB Krzizek¹¹⁾ macht, damit, daß man, um die Träger der Straßenbaulast vor unangemessenen Schadenersatzansprüchen zu schützen, die Haftung der Straßenerhalter einschränken müsse. Interessant ist auch die weitere Argumentation Krzizeks,¹²⁾ daß die Privilegierung des Bundes durch den § 11 BStG sachlich nicht gerechtfertigt sei und daher gegen den verfassungsrechtlich gewährleisteten Gleichheitsgrundsatz verstoße und daß daher der § 11 BStG auf alle öffentlichen Straßen auszudehnen sei. Seiner Meinung nach soll also die aus dem B-VG 1920 stammende, in der Verfassung inzwischen schon aufgehobene Privilegierung des Bundes nicht etwa auch

⁹⁾ Siehe FN 5.

¹⁰⁾ BVG 19. 12. 1948 BGBl 1949/19.

¹¹⁾ Das öffentliche Wegerecht (1967) 169.

¹²⁾ 171.

im Bereich der Privatwirtschaftsverwaltung beseitigt werden, sondern im Gegenteil soweit ausgedehnt werden, bis der Gleichheitsgrundsatz nicht mehr verletzt wird.

Auf gleicher Linie wie die erstzitierte Meinung Krzizeks lag der Beschluß, den der Bundesrat in seiner 29. Sitzung am 4. 3. 1948 faßte und in dem er Einspruch gegen die Änderung des Art 23 B-VG und auch gegen das AHG erhob. Begründet wurde der damalige Einspruch unter anderem damit, daß sich durch die Ausdehnung auf leichte Fahrlässigkeit eine wesentliche Belastung des Haushaltes der betroffenen Körperschaften ergeben würde. Die seitherige Entwicklung durch nun doch schon rund 20 Jahre hat wohl zur Genüge gezeigt, daß diese damalige Besorgnis durch die Praxis widerlegt wurde und daß die Einführung der Haftung auch für leichtes Verschulden keineswegs zu einer unzumutbaren Belastung der öffentlichen Hand geführt hat. Ebenso dürften sich auch die finanziellen Belastungen der öffentlichen Straßenerhalter durch eine eventuelle Ausdehnung der Haftung auf leichtes Verschulden in tragbaren Grenzen halten. Die wirkliche Begründung dafür, warum die Privilegierung des Bundes als Straßenerhalter aufrecht bleiben soll, dürfte wohl darin liegen, daß der Bund, der für diese Regelung zuständig ist, durch eben diese Regelung begünstigt wird. Auch wenn diese Begünstigung nun auf alle anderen und auch auf die privaten Wegehalter ausgedehnt werden soll, ändert dies nichts an ihrer etwas fragwürdigen Entstehungsgeschichte.

In den EB zum Entwurf auf S 17 wird gesagt:

„Dem Vorbild der geltenden einschlägigen Haftungsbestimmungen folgend, schränkt der § 1319 a die Haftung auf grobes Verschulden ein. Diese Haftungsbeschränkung ist nicht nur durch die rechtsgeschichtliche Entwicklung begründet, sondern auch durch die sich aus der allgemeinen Benützbarkeit eines Weges und die erweiterte Haftung für Gehilfen ergebende Vermehrung des Haftungswagnisses der Verantwortlichen gerechtfertigt.“

Die „Begründung“, die in der rechtsgeschichtlichen Entwicklung liegt, wurde oben geschildert, daß aber auch die Vermehrung des Haftungswagnisses der Verantwortlichen nicht sehr schwerwiegend ist, soll der nächste Abschnitt aufzeigen.

III. Einschränkung der Haftung privater Wegehalter

Eine Vermehrung des Haftungswagnisses könnte nur bei privaten Wegehaltern eintreten, da sich ja materiell an der Haftung öffentlicher Wegehalter nichts ändert. Die Änderung der Haftung privater Wegehalter ist allerdings eine andere, als man es nach den EB erwarten würde. In diesen heißt es auf S 3:

„Dem Straßenerhalter wird damit eine über die allgemeine Haftung des Geschäftsherrn für seine Besorgungshelfen nach dem § 1315 ABGB hinausgehende Haftung auferlegt (s etwa E des OGH 20. 9. 1962 ZVR 1963/188); nach dieser Gesetzesstelle haftet der Geschäftsherr nur, wenn er sich eines untüchtigen oder wissentlich eines gefährlichen Gehilfen zur Besorgung seiner Angelegenheiten bedient.“

Dazu ist zu sagen, daß die oben angeführte E ebenso wie die in ihr zitierten E¹³⁾ sagen, daß öffentliche Straßenerhalter über den § 1315 ABGB hinaus

¹³⁾ ZVR 1957/166; ZVR 1957/216.

haften, wenn ihre Organe die Instandhaltung der Straße vorsätzlich oder in grobfahrlässiger Weise vernachlässigt haben. Ob man daraus schließen kann, daß private Wegehalter ausschließlich nach § 1315 ABGB haften, erscheint fraglich. Tatsächlich würde aus der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht heraus nach den allgemeinen Grundsätzen der §§ 1293 ff ABGB gehaftet werden. Die Verkehrssicherungspflicht beruht auf dem Grundsatz, daß jeder, der einen Verkehr hervorruft, auch dafür zu sorgen hat, daß dieser Verkehr ohne Gefährdung abgewickelt werden kann. Dieser Grundsatz wird sowohl in Deutschland¹⁴⁾ als auch in Österreich¹⁵⁾ von Judikatur und Literatur vertreten.

Sehr klar drückt dies der OGH in seiner E SZ 30/22 aus, in deren Begründung er sagt:

„Es ist nun ein allgemeiner Rechtsgrundsatz, dessen Ausfluß gerade § 1319 ABGB ist, daß derjenige, der eine Gefahrenquelle schafft, die notwendigen Vorkehrungen zu treffen hat, um eine Schädigung nach Tunlichkeit abzuwenden. Auch die deutsche Rechtsprechung legt jedem, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob ihm das Eigentum an dem Grundstück zusteht oder nicht, der über eine Brücke oder einen Weg den Verkehr eröffnet, eine Verkehrssicherungspflicht auf, deren Verletzung zum Ersatz des dadurch eingetretenen Schadens verpflichtet.“

Da sich der OGH in der oben zitierten E auf die deutsche Rechtsprechung und in SZ 37/97 = ZVR 1965/62 nochmals ausdrücklich auf diese und auch auf die deutsche Literatur beruft, ist es wohl legitim, die Lösung der deutschen Rechtsordnung heranzuziehen, um zu beweisen, daß in Österreich aus der Verkehrssicherungspflicht direkt nach § 1295 ABGB und nicht etwa nach § 1313 a ABGB oder 1315 ABGB gehaftet wird.

Mit anderen Worten, es geht darum, nachzuweisen, daß im geltenden Recht gerade nicht nach § 1315 ABGB gehaftet wird und daß es dem Wegehalter daher nicht möglich ist, die Haftung auszuschließen, wenn er weder untüchtige noch wissentlich gefährliche Personen mit der Erhaltung des Weges beauftragt hat.

Nach deutschem Recht würde das bedeuten, daß aus der Verkehrssicherungspflicht nicht nach § 831 BGB, der in etwa unserem § 1315 ABGB entspricht, gehaftet wird. Sehr deutlich sagt Esser dies in der 2. Aufl seines Schuldrechts:¹⁶⁾

„Im Rahmen des deliktischen Ausgleichs außervertraglicher Schädigungen kommt heute der von der Rechtsprechung entwickelten Haftung für Verkehrssicherheit die praktisch größte Bedeutung zu. Ziel dieser durch fehlende Methodik und Selbstkontrolle fast uferlosen richterlichen Rechtsfortbildung ist die Erweiterung des Deliktsschutzes, und zwar nicht durch Aufstellung neuer Deliktstatbestände außerhalb des Gesetzes, sondern durch Begründung von Handlungspflichten (Verkehrssicherungspflichten), die es ermöglichen sollen, gewisse Unterlassungen (=Nichteingriffe in einen Kausalzusammenhang) zu ahnden, welche tatbestandsmäßige Schäden adäquat verursacht haben, ohne mangels klarer vertraglicher oder gesetzlicher Handlungsgebote bisher rechtswidrig zu sein ... Will man Schäd-

¹⁴⁾ Palandt, Kommentar zum BGB²⁵ Anm 8 und 14 zu § 204.

¹⁵⁾ SZ 30/22; SZ 37/97; ZVR 1963/18; ZVR 1963/124; ZVR 1965/62; JBl 1970, 372; ua.

¹⁶⁾ 866 f.

gungen durch Unterlassen einer Handlung deliktisch überhaupt ahnden, muß man also Handlungspflichten anerkennen oder aufstellen. Und will man den deliktischen Schutz gegen Tatbestandswirklichkeiten durch Unterlassen erweitern, so kommt man nicht umhin, in dem rechtspolitisch gerade erwünschten Umfang neue Handlungspflichten zu begründen ...

In jedem Fall ermöglicht man auf diese Weise eine Haftungsbegründung nicht nur in den durch Schutzgesetze, Vertragsabreden oder Haftpflichtbestimmungen nicht erfaßten Fällen allein adäquat ursächlicher Unterlassung, sondern man erzielt zugleich einen weiteren wichtigen Erfolg: die Ausweitung der durch die Entlastungsmöglichkeit anerkanntermaßen allzu stark eingegengten Haftung des Geschäftsherrn (§ 831). In vielen Fällen, in denen vor allem bei Großbetrieben dem Geschäftsherrn der Entlastungsbeweis für den rechtswidrig verletzenden Verrichtungsgehilfen leicht fällt, vermag man nunmehr — ohne zu einer sachfremden Interpretation des § 278 gezwungen zu sein — ihn wegen Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht unmittelbar nach § 823 haftbar zu machen.¹⁷

In der 3. Aufl.¹⁷) nimmt Esser zwar nicht so ausführlich, aber doch im gleichen Sinn Stellung zu diesem Problem.

Die oben zitierte Stelle würde für das österreichische Recht bedeuten, daß man, um eine Haftung des Geschäftsherrn zu erreichen, nicht zu einer ausdehnenden Interpretation des § 1313 a ABGB gezwungen ist, sondern direkt nach § 1295 ABGB haften lassen kann.

Es geht hier nun nicht darum, die dogmatische Frage zu klären, ob die Verkehrssicherungspflicht in der bei Esser dargestellten Form nicht etwa eine Sphären- oder Erfolgshaftung bedeutet, sondern nur darum, zu klären, was der OGH in seinen E zur Verkehrssicherungspflicht als seiner Meinung nach geltendes Recht anwenden will. Außer in der oben zitierten E wendet der OGH unter anderem die Verkehrssicherungspflicht noch in weiteren E an:

„In der Rechtsprechung ist, wie schon das Berufungsgericht zutreffend erkannte, in diesem Sinne der allgemeine Rechtsgrundsatz entwickelt worden, daß derjenige, der eine Gefahrenquelle schafft, die notwendigen Vorkehrungen zu treffen hat, um eine Schädigung nach Tunlichkeit abzuwenden (SZ 30/22, ferner EVBl 1961/526). Es ist in der Rechtsprechung (SZ 26/78) und Literatur (Palandt, BGB 24 § 823 Anm 8) ebenso wiederholt ausgesprochen worden, daß jeder für die Verkehrssicherheit zu sorgen hat, der auf einem ihm gehörenden oder seiner Verfügung unterstehenden Grund und Boden einen Verkehr für Menschen eröffnet.“¹⁸)

„Diesen Ausführungen ist entgegenzuhalten, daß bei einer Haftung des Beklagten nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen (§ 1295 ABGB, §§ 335, 431 StG) davon auszugehen ist, daß derjenige, der eine Gefahrenquelle schafft, auch Vorkehrungen zu treffen hat, welche zur Abwehr der daraus Dritten drohenden Gefahren nötig sind (6 Ob 273/62, s auch EVBl 1959/174).“¹⁹)

„Aus diesem Grunde und schon allein aus diesem Grunde ist die Haftung der Erzeugerfirma aus unerlaubter Handlung gegenüber jedem Dritten grundsätzlich zu bejahen für den Fall, daß ein Schutzgesetz übertreten oder ein allgemeines Gefährdungsgebot verletzt worden ist, wie es sich aus dem Zusammenhalt jener Vorschriften des Strafrechts, die jede vermeidbare Gefährdung anderer Menschen mit Strafe

bedrohen (§§ 335, 431 StG) und der allgemein gefaßten Schadenersatzbestimmungen des bürgerlichen Rechtes (§§ 1293 ff ABGB) ergibt.“²⁰)

In allen diesen Fällen handelte es sich um Firmen, trotzdem ist aber bei keiner dieser Entscheidungen der § 1315 ABGB herangezogen worden. Daraus und aus der Berufung auf die Lösung in der deutschen Rechtsordnung kann wohl mit Recht geschlossen werden, daß der OGH die Verkehrssicherungspflicht im oben dargestellten Sinn verstanden haben will. Also dahingehend, daß der Verkehrssicherungspflichtige für einen verkehrssicheren Zustand verantwortlich ist und, wenn er dieser Verantwortung nicht nachgekommen ist, direkt wegen dieser Unterlassung, die sein persönliches Delikt darstellt, nach den allgemeinen Grundsätzen der §§ 1293 ff ABGB haftet, ohne die Möglichkeit des Ausweichens auf § 1315 ABGB zu haben.

Scheinbar wird diese Auffassung durch E des OGH, die ebenfalls unter dem Stichwort Verkehrssicherungspflicht zitiert werden, die aber Unfälle betreffen, welche durch eine Verletzung der Streupflicht bei Glatteis hervorgerufen werden, widerlegt. Dies dürfte aber nur deswegen ein scheinbarer Widerspruch zur oben vertretenen Ansicht darstellen, weil dem Hauseigentümer hier von außen her die Verpflichtung auferlegt wird, einer nicht in seinem Interesse liegenden Streupflicht nachzukommen und es daher billig ist, ihm kein allzugroßes Haftungsrisiko aufzuerlegen. Hier ruft er ja nicht freiwillig einen Verkehr hervor, sondern muß nur einen im Fremdinteresse liegenden Verkehr erleichtern.

Daher ist es nicht so eindeutig, wie es die EB glauben machen wollen, daß bisher private Wegehalter nur nach § 1315 ABGB gehaftet haben, sondern es gibt zahlreiche Fälle, in denen direkt nach den allgemeinen Grundsätzen der §§ 1293 ff ABGB gehaftet wird. In diesen Fällen würde sich durch die geplante Regelung des § 1319 a ABGB eine empfindliche Einschränkung der Haftung privater Wegehalter gegenüber deren jetziger Stellung ergeben.

Überdies würde die Haftung auch noch auf den positiven Schaden beschränkt werden. Diese Beschränkung auf den positiven Schaden ergibt sich daraus, daß „der § 1319 a die für die Haftung in Betracht kommenden Schäden nach dem Vorbild neuerer schadenersatzrechtlicher Bestimmungen (vgl § 1 des Eisenbahn- und KraftfahrzeughaftpflichtG — EKHG — v 21. 1. 1959, BGBl 48, und § 3 Abs 1 des AtomHG v 29. 4. 1964, BGBl 117) umschreibt.“²²)

Bei der Auslegung des Schadensbegriffes des § 1319 a ABGB ist daher von der Beschränkung der Haftung des § 1 EKHG auf den positiven Schaden auszugehen.²³)

Beim EKHG und beim AtomHG wird diese Beschränkung auf den positiven Schaden allerdings in vielen Fällen gemildert, da in beiden Gesetzen eine Sicherungsklausel eingebaut ist, die es ermöglicht, neben der Erfolgshaftung auch noch die Verschuldens-

²⁰) EVBl 1959/174.

²¹) Kl an g² VI 86 ff.

²²) Entwurf 14.

²³) Veit, EKHG² Anm 1 zu § 12; Veit-Veit, Das Kraftfahrzeughaftpflichtrecht (1956), 31 Anm 3 zu § 7 KfzVerkG. Diese Stelle kann wegen des inhaltlich gleichen Schadensbegriffes herangezogen werden.

EB zum EKHG, 470 BlgNR 8. GP, 12 I.

¹⁷) 376 ff.

¹⁸) SZ 37/97 = ZVR 1965/62.

¹⁹) JBl 1967, 34.

haftung des ABGB anzuwenden (§ 19 Abs 1 EKHG; § 35 Abs 1 AtomHG). Dies deswegen, da diese beiden Gesetze eine Erfolgshaftung statuierten und es daher sinnvoll war, die daraus entstehende Haftung nicht strenger zu konstruieren, als sie nach dem geringsten Grad des Verschuldens im ABGB statuiert ist. Das heißt in der Sprache des ABGB, daß nur die eigentliche Schadloshaltung gebührt, wenn aus der Erfolgshaftung heraus gehaftet wird, daß aber, wenn ein Verschulden vorliegt, je nach dessen Schwere, auch unter Umständen volle Genugtuung oder sogar der Wert der besonderen Vorliebe gebührt.

Da der § 1319 a ABGB als eine Spezialnorm gedacht ist, die alle anderen Haftungsgrundlagen, die die Weghaftung betreffen, ausschließt,²⁴⁾ kann es zu meiner Meinung nach ausgesprochen unpassenden Ergebnissen kommen. Dies soll folgendes, zugegebenermaßen extremes Beispiel zeigen.

Jemand entfernt auf seinem Grund und Boden eine Bohle einer kleinen Holzbrücke, um einen Konkurrenten daran zu hindern, rechtzeitig zu einem Viehmarkt zu gelangen. Das Vorhaben gelingt, der Wagen des Konkurrenten kommt durch die schadhafte Brücke zum Schleudern und ein Kotflügel wird so eingebault, daß der Wagen fahruntüchtig ist. Auf dem Viehmarkt entgehen dem Viehhändler günstige Geschäfte und er erleidet einen Verdienstentgang in der mehrfachen Höhe des Schadens am Auto. Bei der zweiten Variante des Beispiels soll als einzige Änderung angenommen werden, daß die Brücke am Grund eines Nachbarn steht.

Nach dem geplanten § 1319 a ABGB würde in der ersten Variante trotz bösem Vorsatz nur für den Ersatz des Kotflügels gehaftet werden; während hingegen bei der zweiten Variante, da hier der Schädiger nicht mehr die privilegierte Haftung desjenigen, der die Verfügungsmacht über den Zustand des Weges hat, genießt, sowohl für den positiven Schaden am Auto als auch für den entgangenen Gewinn beim Viehmarkt gehaftet würde. Auch nach der geltenden Gesetzeslage würde der Schädiger bei beiden Varianten für volle Genugtuung haften. Daß in diesem Fall die Haftung für den gesamten Schaden die einzig sinnvolle ist, braucht wohl nicht weiter begründet zu werden.

Wenn dies aber die einzige sinnvolle Lösung dieses Falles ist, so muß eine Gesetzesstelle, die diese Lösung verhindert, entweder als sinnlos oder zumindest als nicht in unser System des Zivilrechts passend bezeichnet werden. Es hat im System des ABGB eine Regelung, die bei schwerem Verschulden die Haftung beschränkt, keinen Platz und es gibt auch keine rechtspolitischen Erwägungen, die eine solche Beschränkung angebracht erscheinen lassen. Zu diesem horrenden Ergebnis konnte es nur dadurch kommen, daß man eine in ihrem Geist aus dem öffentlichen Recht kommende, dort inzwischen schon längst aufgehobene Regelung auf einmal auf Rechtsverhältnisse zwischen Privaten anwenden will und dabei noch einen Schadensbegriff aus Gesetzen, die eine Erfolgshaftung begründeten, ohne die dort immer im Hintergrund stehende allgemeine Verschuldenshaftung übernimmt.

Überdies würde durch den § 1319 a ABGB sogar auch die Haftung des § 1315 ABGB weiter beschnitten werden, da bisher auch für leichte Fahrlässigkeit eines

untüchtigen Gehilfen gehaftet wird, während nach dem Entwurf nur noch für schweres Verschulden eines solchen gehaftet würde.

Es dürften sich nur sehr wenige Fälle ergeben, in denen die Haftung bei Wegeunfällen bisher nicht durch die Verkehrssicherungspflicht oder durch die Gehilfenhaftung nach 1313 a ABGB begründet wurde, sondern nur die schwer zu beweisende Haftung des § 1315 ABGB herangezogen werden konnte. Es ist daher falsch, wenn im Entwurf²⁵⁾ gesagt wird, daß eine weitergehende Haftung auferlegt wird und daß die Haftungseinschränkung nur das leichte Verschulden umfaßt.

IV. Härtere straf- als zivilrechtliche Haftung

Durch diesen Entwurf würde die für unsere Rechtsordnung ungewohnte Situation entstehen, daß für dasselbe Delikt wohl strafrechtlich, nicht aber zivilrechtlich gehaftet würde. Denn um den Tatbestand der §§ 335 und 431 StG zu erfüllen, genügt jede, also auch leichte Fahrlässigkeit, um aber nach dem Entwurf eine Haftung zu begründen, ist grobe Fahrlässigkeit erforderlich. Zugegebenermaßen ergibt sich diese Diskrepanz auch heute schon durch den § 11 BStG. Das sollte aber kein Grund sein, für einen noch größeren Bereich dieses Auseinanderklaffen zwischen zivil- und strafrechtlicher Haftung zuzulassen.

Daß für den Tatbestand der §§ 335 und 431 StG leichte Fahrlässigkeit genügt und daß eine Verurteilung nach diesen Paragraphen noch keine zivilrechtliche grobe Fahrlässigkeit bedeutet, ist in Literatur und Rechtsprechung anerkannt.²⁶⁾

So ist ja auch der Zivilrichter nach § 268 ZPO nur an ein verurteilendes, nicht aber an ein freisprechendes Erkenntnis eines Strafgerichts gebunden. Auch dies drückt ua den Grundsatz aus, daß die zivilrechtliche Haftung wohl strenger, nicht aber leichter sein soll als die strafrechtliche.

Obwohl es auch noch andere Fälle in unserer Rechtsordnung gibt, in denen zwar eine strafrechtliche, nicht aber eine zivilrechtliche Haftung besteht,²⁷⁾ können diese nicht am grundsätzlichen Prinzip der strengeren zivil- als strafrechtlichen Haftung rütteln, da bei ihnen immer besondere Interessenabwägungen vorliegen, deretwegen auf Ersatz der Schäden, nicht aber auf strafrechtliche Bestrafung verzichtet wird.²⁸⁾

²⁵⁾ Entwurf 6.

²⁶⁾ Wahle in JBl 1961, 497 ff zu wN.

²⁷⁾ DHG §§ 2, 3, 4; ASVG §§ 332 Abs 5 lit a, 333.

²⁸⁾ Dem § 333 ASVG liegt ua die Erwägung zugrunde, daß der geschädigte Dienstnehmer ohnedies den Ersatz seines Schadens durch die Versicherungsanstalt erhält und daß der Dienstgeber oder sein Stellvertreter wegen der geleisteten Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung für fahrlässig verursachte Schäden nicht haften. In den Fällen hingegen, in denen der Dienstnehmer von ihm leicht fahrlässig verursachte Schäden nicht ersetzen muß, liegt die Begründung darin, daß man ihm aus sozialen Gründen dieses Risiko abnehmen wollte. Ein geschädigter Dritter wird dadurch aber keinesfalls um den Ersatz seines Schadens gebracht, da er ja seinen Schaden vom Dienstgeber oder dessen Versicherungsanstalt erhält. Wenn der Dienstnehmer direkt geleistet hat, so wird er nur wirtschaftlich vom Ersatz des Schadens befreit, da er einen Regressanspruch gegen den Dienstgeber hat.

²⁴⁾ Entwurf 6.

Eine praktische Konsequenz dieses Problems kann an Hand einer E des OGH²⁹⁾ aufgezeigt werden. In den Gründen dieser E führt der OGH aus, daß der Angeklagte deswegen strafrechtlich verantwortlich ist, weil er verabsäumt hat, von Akten, die vier Jahre vor seiner Amtsübernahme angelegt wurden, Kenntnis zu nehmen und die notwendigen Sicherheitspflocke in einer Kurve setzen zu lassen.

Diese Unterlassung wird man wohl als leichte Fahrlässigkeit qualifizieren müssen. In diesem Fall, es handelte sich um einen tödlichen Verkehrsunfall, könnten die Hinterbliebenen nach dem Entwurf und nach der geltenden Gesetzeslage an die Gemeinde keine Schadenersatzforderung stellen, obwohl der Bürgermeister strafrechtlich verurteilt wurde. Ich kann mir im Gegensatz zu den oben angeführten Fällen keine Interessenabwägung vorstellen, durch die zu Recht hier den Angehörigen ein Schadenersatz vorenthalten werden kann.

In den EB wurde auf S 17 auf den § 335 StG mit folgender Bemerkung hingewiesen:

„Bei der Beurteilung des Verschuldens sind neben allgemeinen Erkenntnissen (vgl den § 335 Strafgesetz) ... heranzuziehen.“

Dieser Hinweis erscheint etwas orakelhaft, da gerade der § 335 StG die Unterscheidung in leichte und grobe Fahrlässigkeit nicht kennt und daher ein Hinweis auf ihn bei der Beurteilung, ob nun grobe oder leichte Fahrlässigkeit vorliegt, vollkommen sinnlos ist.

Das Problem einer härteren straf- als zivilrechtlichen Haftung bleibt also offen und es mutet etwas seltsam an, daß derselbe Staat dasselbe Delikt seines Organes als so schwerwiegend ansieht, daß er es strafrechtlich ahndet, aber, wenn er zivilrechtlich für dieses Delikt seines Organes einstehen soll, es für so gering erachtet, daß er keinen Schadenersatz leistet.

V. Resumee

Wie unter I. gezeigt wurde, kam der Anstoß zum gegenständlichen Entwurf vom VfGH. Zuerst wollte man nur die Haftung öffentlicher Weegerhalter durch einen § 1315 a ABGB sanieren; als Bedenken gegen diese Lösung auftauchten, entschloß man sich, praktisch denselben Entwurf, nämlich inhaltlich ungefähr den jetzigen § 11 BStG, als § 1319 a ABGB, der für private und öffentliche Weegerhalter gelten soll, auszusenden.

Dies dürfte aber nicht der richtige Weg sein, denn wenn man von der Auffassung ausgeht, wie sie 1921 in den EB zum damaligen BStG³⁰⁾ vertreten wurde, daß die Straßenverwaltung eine quasi-hoheitliche Tätigkeit ist, so müßte man heute die Haftung der öffentlichen Straßenerhalter der Haftung im AHG anpassen und sie auch auf leichte Fahrlässigkeit ausdehnen. Wenn man die Straßenverwaltung aber als hoheitliche Tätigkeit auffaßt, fehlt jede Berechtigung dafür, die Haftung der privaten Straßenerhalter an diese „Amtshaftung“ anzupassen.

Geht man aber von der Ansicht aus, daß die Straßenerhaltung eine rein privatwirtschaftliche Tätigkeit des Staates ist, so fehlt erst recht jede Begründung dafür, diese Haftung einzuschränken, denn daß die

historische Entwicklung dieses Haftungsmaßstabes wirklich keine Begründung abgibt, wurde unter I. aufgezeigt. Es müßte in diesem Fall die Privilegierung der öffentlichen Weegerhalter aufgehoben werden und dann könnte durch die Rechtsprechung die Haftung nach der Verkehrssicherungspflicht auf die öffentlichen Straßen ausgedehnt werden.

Allenfalls könnte man eine Haftungsbeschränkung privater, nichtöffentlicher Weegerhalter in Erwägung ziehen, indem man den dem § 3 Abs 2 EKHG zugrunde liegenden Gedanken analog anwendet. Hier wird die Haftung ausgeschlossen, wenn die Beförderung gegen den Willen des Halters erfolgte oder wenn sie im überwiegenden oder ausschließlichen wirtschaftlichen Interesse des Beförderten lag. Bei privaten Weegerhaltern könnte eine analoge Haftungsbeschränkung sinnvoll sein, um eine allzu rigorose Sperrung von Privatwegen zu verhindern und eine Übergangslösung zwischen dem Verbot der Benützung, wie es im Entwurf zur Haftungsbefreiung gefordert wird, und einer wirtschaftlich nicht gerechtfertigten Haftungsaufgabe zu erreichen.

Eine Beibehaltung des jetzigen Zustandes der Haftung der öffentlichen Weegerhalter ist weder gerechtfertigt, wenn man die Straßenverwaltung der Hoheits-, noch wenn man sie der Privatwirtschaftsverwaltung zurechnet. Noch weniger ist es aber gerechtfertigt, diese ungerechtfertigte Stellung der öffentlichen nun noch auf die privaten Weegerhalter auszudehnen.



Der Kraftfahr-Jurist des AT, das Mitteilungsblatt der Rechtsabteilung des ÖAMTC, ist seit dieser Nummer mit der Zeitschrift für Verkehrsrecht vereinigt. Sinnfälligen Ausdruck dieser Zusammenarbeit wird — abgesehen von der Umgestaltung der Titelseite — eine neue Spalte bilden, die für jedes Heft vorgesehen ist und in der jeweils aktuelle Fragen behandelt werden sollen. Demgemäß befaßt sich der erste Beitrag der neuen Serie mit dem Thema:

Winterreifen und ihre rechtlichen Probleme

Jahreszeitlich bedingt ist das Thema der richtigen Bereifung von besonderem Interesse. Dazu kommt noch die unlängst aufgeflamnte Diskussion zum Thema „Spikesreifen“, die, so heißt es, die Fahrbahn besonders stark abnutzen. Ein kurzer Überblick über die österreichische Rechtslage erscheint daher angebracht:

„Kraftfahrzeuge und ... Anhänger müssen mit Reifen ... versehen sein, ... durch die die Fahrbahn nicht beschädigt werden kann“ (§ 7 Abs 1 KFG 1967). Abs 2 dieses Paragraphen bestimmt für Gleitschutzvorrichtungen ebendasselbe sowie außerdem, daß andere Straßenbenützer bei ihrer Verwendung nicht gefährdet werden können; Abs 4 enthält die Verordnungsermächtigung, wonach ua für Reifen und Gleitschutzvorrichtungen die näheren Bestimmungen — dem

²⁹⁾ ZVR 1961/20.

³⁰⁾ Siehe FN 7.

jeweiligen Stand der Technik entsprechend — festzusetzen sind.

An den genannten Vorschriften fällt vorerst auf, daß es sich bei Reifen und Gleitschutzvorrichtungen offenbar um verschiedene Dinge handelt. Um so mehr überrascht es, daß § 4 Abs 5 KDV 1967 idGF sowohl Schneeketten als auch „zur Verwendung als Schnee- und Matschreifen oder als Schnee-, Matsch- und Eisreifen bestimmte Reifen“ als Gleitschutzvorrichtungen bezeichnet. Weil sich ein Winterreifen ohne Spikes, also ein M+S-Reifen, von sogenannten Sommerreifen nur durch die Art des Profils (Stollen) unterscheidet, nicht jedoch Vorrichtungen für den Gleitschutz darstellt, hat der VwGH mit B Z 761/70 beim VfGH gem Art 139 Abs 1 B-VG beantragt, die Worte „und zur Verwendung als Schnee- und Matschreifen“ in § 4 Abs 5 KDV 1967 als gesetzwidrig aufzuheben. Begründet wird der Antrag weiters damit, daß die Verwendung von Gleitschutzvorrichtungen gem § 102 Abs 9 KFG 1967 zulässig ist, wenn sie so befestigt sind, daß sie die Oberfläche der Fahrbahn nicht beschädigen können; an den Reifen seien aber nicht die Gummistollen, sondern andere, vom Reifen verschiedene Gegenstände, nämlich die „Vorrichtungen“ zu befestigen.

Die vom VwGH aufgezeigte Diskrepanz zwischen Gesetz und Verordnung wird um so deutlicher, wenn man den ersten Teil der Verwendungsbestimmung des § 102 Abs 9 KFG 1967 untersucht: zufolge dieser Vorschrift darf der Lenker „Schneeketten und dergleichen (§ 7 Abs 2) nur dann verwenden, wenn dies erforderlich ist“. Sind M+S-Reifen auf einer lediglich salz-nassen Fahrbahn erforderlich? Sicherlich nicht; im Gegenteil: normale „Sommerreifen“ werden sogar bessere Dienste leisten. Folgerichtig müßte der Kraftfahrer, der mit M+S-Reifen fährt, dieselbe Zahl von kompletten Rädern (auf Felgen aufgezogene sogenannte Sommerreifen) mitführen, um jeweils ummontieren zu können!

Die zuletzt aufgezeigte Problematik erstreckt sich gleichermaßen auf mit Spikes bestückte M+S-Reifen, also auf die in § 4 Abs 5 KDV 1967 genannten Schnee-, Matsch- und Eisreifen. Auch hier ist es zweifellos unzumutbar, vom Kraftfahrer jeweils das Um-montieren kompletter Reifengarnituren zu verlangen, wenn er auf apere Fahrbahn gerät.

Bevor Teile und Ausrüstungsgegenstände von Kraftfahrzeugen und Anhängern, die für die Verkehrs- und Betriebssicherheit von besonderer Bedeutung sind und deren Wirksamkeit unabhängig vom Fahrzeug beurteilt werden kann, in Österreich feilgeboten oder verwendet werden dürfen, müssen sie den für sie jeweils geltenden Bestimmungen entsprechen und einer genehmigten Type angehören (§ 5 Abs 1 KFG 1967). Für welche Teile und Ausrüstungsgegenstände diese Voraussetzungen zutreffen, ist durch Verordnung festzusetzen (§ 5 Abs 2 KFG 1967). § 2 KDV 1967 nennt in lit b als derartige solche Ausrüstungsgegenstände wohl Gleitschutzvorrichtungen, nicht aber Reifen. Das ist deshalb von Interesse, weil demzufolge zwar Schneeketten sowie M+S-Reifen und Spikes-Reifen (typen-)genehmigungspflichtig sind, nicht aber auch sogenannte Sommerreifen (!). Falls dem Antrag des VwGH stattgegeben wird, würden auch M+S-Reifen nicht mehr der Genehmigungspflicht unterliegen.

Schon diese kurze Darstellung zeigt, daß die derzeit geltenden Vorschriften betreffend Reifen und Gleitschutzvorrichtungen verworren und novellierungsbedürftig sind. Wünschenswert wären:

- eine klare Unterscheidung zwischen sämtlichen Arten von Reifen einerseits und Gleitschutzvorrichtungen andererseits;
- die Ausdehnung der Genehmigungspflicht auf sämtliche Arten von Reifen;
- eindeutige und zweckmäßige (allenfalls datumsmäßig begrenzte) Verwendungsvorschriften für M+S-Reifen sowie Spikes-Reifen.

Peter Soche

Spruchbeilage Nr 1 – 21

1. — Art 10 Abs 1 Z 1 B-VG, § 3 LVR, LuftFG, § 26 Abs 1 VStG

Bei Übertretungen gegen das Luftfahrtgesetz entscheidet in zweiter Instanz der Landeshauptmann als Träger der mittelbaren Bundesverwaltung.

VwGH 17. 4. 1970, 1853/69.

Mit Bescheid des Magistratischen Bezirksamtes für den XIX. Bezirk v 24. 5. 1968 wurde der Beschwerdeführer der Übertretung des § 3 Abs 1 und des § 41 Abs 1 der Luftverkehrsregeln 1967, BGBl 56, für schuldig erkannt und gemäß § 146 Abs 1 des LuftFG v 2. 12. 1957, BGBl 253, mit Geldstrafen von zweimal S 2000.—, zusammen S 4000.—, im Falle der Uneinbringlichkeit der Geldstrafen mit Ersatzarreststrafen von zweimal drei Tagen, zusammen sechs Tagen, bestraft.

Auf Grund der dagegen rechtzeitig eingebrachten Berufung hat die Wiener Landesregierung mit Berufungsbescheid v 14. 10. 1969 das Straferkenntnis hinsichtlich der Übertretung nach § 3 Abs 1 LVR — nämlich Durchfliegen einer geschlossenen Wolkendecke ohne Berechtigung für Instrumentenflüge — bestätigt und hinsichtlich der Übertretung nach § 41 Abs 1 der LVR — Nichteinhaltung des für Sichtflüge vorgeschriebenen Wolkenabstandes — behoben und das Verwaltungsstrafverfahren diesbezüglich gemäß § 45 Abs 1 lit b VStG eingestellt.

Aus den Entscheidungsgründen: Gemäß Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG ist das Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen, der Schifffahrt und der Luftfahrt in Gesetzgebung und Vollziehung Bundessache. Zur Vollziehung des Luftfahrtgesetzes ist für den Bereich der Zivilluftfahrt im Grunde des § 153 Abs 1 des zitierten Gesetzes das BMV berufen.

Über Verwaltungsübertretungen gegen das LuftFG spricht gemäß § 146 Abs 1 leg cit in Verbindung mit § 26 Abs 1 VStG als Verwaltungsbehörde erster Instanz die Bezirksverwaltungsbehörde und in zweiter Instanz gemäß § 51 Abs 1 VStG die im Instanzenzug sachlich übergeordnete Behörde ab, also der Landeshauptmann als Träger der mittelbaren Bundesverwaltung (Art 102 Abs 1 erster Satz B-VG). Auch für Wien kommt dem Bürgermeister als Landeshauptmann im Grunde des § 33 Abs 5 zweiter Satz des Übergangsgesetzes 1920 (wiederverlautbart BGBl 368/1925) in Verbindung mit Art II § 20 Abs 2 des Übergangsgesetzes 1929, BGBl 393, im gegenständlichen Fall die Stellung der sachlich übergeordneten Strafbehörde zweiter Instanz gegenüber der zuständigen Amtsstelle des Magistrates als Strafbehörde erster Instanz zu.

Daraus ergibt sich, daß nicht die Wiener Landesregierung, sondern der Bürgermeister von Wien als Landeshauptmann zuständig gewesen ist, über die vorliegende Berufung zu entscheiden. Dadurch, daß statt