

856 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIII. GP

4. 7. 1973

Regierungsvorlage

Bundesgesetz vom XXXXXXXXX, mit dem das allgemeine bürgerliche Gesetzbuch durch die Regelung der Haftung für den Zustand eines Weges ergänzt wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

ARTIKEL I

Das allgemeine bürgerliche Gesetzbuch vom 1. Juni 1811, JGS Nr. 946, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 108/1973, wird dahin ergänzt, daß nach dem § 1319 die folgende Bestimmung eingefügt wird:

„6 a. durch einen Weg;

§ 1319 a. Wird durch den mangelhaften Zustand eines Weges ein Mensch getötet, an seinem Körper oder an seiner Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so haftet derjenige für den Ersatz des Schadens, der für den ordnungsgemäßen Zustand des Weges als Halter verantwortlich ist, sofern er oder einer seiner Leute den Mangel vorsätzlich oder grobfahrlässig verschuldet hat. Ist der Schaden bei einer unerlaubten, besonders auch widmungswidrigen, Benützung des Weges entstanden und ist die Unerlaubtheit dem Benützer entweder nach der Art des Weges oder durch entsprechende Verbotsschilder, 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 darf, auch wenn sie nur für einen eingeschränkten Benützerkreis bestimmt ist; zu einem Weg gehören auch die in seinem Zug befindlichen und dem Verkehr dienenden Anlagen, wie besonders Brücken, Stützmauern, Futtermauern, Durchlässe, Gräben und Pflanzungen. Ob der Zustand eines Weges mangelhaft ist, richtet sich danach, was nach der Art des Weges, besonders nach seiner Widmung, für seine Anlage und Betreuung angemessen und zumutbar ist.

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

ARTIKEL II

Dieses Bundesgesetz tritt mit dem 1. Jänner 1974 in Kraft.

ARTIKEL III

Dieses Bundesgesetz ist nur auf Schäden anzuwenden, die sich nach seinem Inkrafttreten ereignen.

ARTIKEL IV

Mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes verliert der § 5 des Bundesstraßengesetzes 1971 seine Wirksamkeit. Er ist jedoch auf Schäden, die sich vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes ereignet haben, anzuwenden.

ARTIKEL V

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Justiz betraut.

Erläuterungen

I

Allgemeines

1. Die Haftung für die durch den mangelhaften Zustand einer öffentlichen Straße verursachten Schäden ist in Österreich derzeit uneinheitlich und unbefriedigend geregelt. Für die Bundesstraßen und einen Teil der unter die Landesstraßenverwaltungsgesetze fallenden öffentlichen Straßen, besonders der Landes-, der Bezirks- und der Gemeindestraßen, bestehen besondere bundes- beziehungsweise landesgesetzliche Haftungsbestimmungen. Soweit solche Bestimmungen fehlen, wendet die Rechtsprechung die bundesgesetzlichen Haftungsbestimmungen sinngemäß an (s. etwa OGH 23. 2. 1967 EvBl. 351; 13. 2. 1964 ZVR 1964/187); die Rechtsprechung rechtfertigt diese sinngemäße Anwendung mit der Berufung auf das allgemeine Gefährdungsverbot und die allgemeine Pflicht des Eigentümers einer mit Gefahren verbundenen Sache, die nötigen Schutzmaßnahmen zu treffen. Die folgende, auf Einzelheiten nicht näher eingehende Übersicht vermittelt ein Bild über die Grundlagen des derzeitigen Rechtszustandes. Dabei werden der jeweils für die Erlassung der Straßenverwaltungsvorschriften zuständigen Gebietskörperschaft die maßgebenden Haftungsbestimmungen gegenübergestellt:

Bund	§ 5 des Bundesgesetzes vom 16. Juli 1971, BGBl. Nr. 286, betreffend die Bundesstraßen (Bundesstraßengesetz 1971 — BStG 1971)
Burgenland	§ 8 des Bundesgesetzes vom 8. Juli 1921, BGBl. Nr. 387, betreffend die Bundesstraßen (im folgenden Bundesstraßengesetz 1921 genannt) für Landesstraßen (auf Grund der Kundmachung RGBL. 1940 I S. 16); § 12 des Straßenverwaltungsgesetzes vom 15. Jänner 1926, LGBL. Nr. 43/1927, für Gemeindestraßen, Eisenbahnzufahrtsstraßen und Interessenwege

Kärnten	§ 9 des Straßengesetzes 1971, LGBL. Nr. 48
Niederösterreich	§ 34 des nö. Landesstraßengesetzes vom 12. Juli 1956, LGBL. Nr. 100
Oberösterreich	§ 5 des Bundesstraßengesetzes 1971 (auf Grund sinngemäßer Anwendung)
Salzburg	§ 5 des Bundesstraßengesetzes 1971 (auf Grund sinngemäßer Anwendung)
Steiermark	§ 17 des Steiermärkischen Landesstraßenverwaltungsgesetzes 1964, LGBL. Nr. 154
Tirol	§§ 12, 32, 41, 49 des Tiroler Straßengesetzes vom 28. September 1950, LGuVBl. Nr. 1/1951
Vorarlberg	§ 5 des Bundesstraßengesetzes 1971 (auf Grund sinngemäßer Anwendung)
Wien	§ 8 des Bundesstraßengesetzes 1921 (auf Grund der Kundmachung RGBL. 1940 I S. 16)

Der Inhalt dieser Bestimmungen — die Unterschiede dürfen in diesem Zusammenhang vernachlässigt werden — besteht im wesentlichen in der Haftung des Straßenerhalters für Schäden, die durch den Zustand der Straße und der dazugehörigen Anlagen eingetreten sind, wenn die Organe des Straßenerhalters die Instandhaltung der Straße vorsätzlich oder grobfahrlässig vernachlässigt haben. Dem Straßenerhalter wird damit eine über die allgemeine Haftung des Geschäftsherrn für seine Besorgungsgehilfen nach § 1315 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuchs (im folgenden ABGB genannt) hinausgehende Haftung auferlegt (s. etwa 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. Andererseits schränken diese Bestimmungen die Haftung insoweit ein, als für leichte Fahrlässigkeit nicht gehaftet wird.

2. Der Verfassungsgerichtshof hat in den Gründen des Erkenntnisses 9. 12. 1963 VSlg. NF 4605, kundgemacht unter BGBl. Nr. 118/1964, das auf Grund eines Antrags auf Feststellung der Gesetzgebungszuständigkeit ergangen ist, die Rechtsmeinung vertreten, die Regelung der Haftung für den Zustand einer öffentlichen Straße gehöre zum Zivilrechtswesen im Sinn des Art. 10 Abs. 1 Z. 6 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 (im folgenden B-VG genannt). Da Sonderregelungen der Haftung für Landes- und andere durch landesgesetzliche Straßenverwaltungsvorschriften geregelte öffentliche Straßen im Sinn des Art. 15 Abs. 9 B-VG nicht „erforderlich“ seien, sei der Landesgesetzgeber zur Erlassung solcher Sondervorschriften nicht befugt. Das Bundeskanzleramt hat auf Grund dessen angeregt zu prüfen, ob die Erlassung einer bundeseinheitlichen Haftungsbestimmung für alle öffentlichen Straßen rechtspolitisch vertretbar wäre.

3. Das Bundesministerium für Justiz hat nach Prüfung der Rechtslage diese Anregung aufgegriffen und im Zug seiner Untersuchungen mit dem Bundeskanzleramt, dem Bundesministerium für Bauten und Technik, dem Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie, dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, den Ämtern der Landesregierungen, der Verbindungsstelle der Bundesländer, den Österreichischen Bundesforsten, dem Österreichischen Städtebund und dem Österreichischen Gemeindebund Fühlung genommen. Dem nunmehrigen Gesetzesentwurf sind ein Vorentwurf, der einem kleinen Kreis unmittelbar Betroffener zur Äußerung übermittelt worden ist, und zwei Gesetzesentwürfe vorausgegangen, die im allgemeinen Begutachtungsverfahren zur Stellungnahme versendet worden sind. Die Stellungnahmen zur zweiten Fassung des Gesetzesentwurfs haben ergeben, daß das gesetzgeberische Vorhaben des Bundesministeriums für Justiz allgemein begrüßt wird. Die noch offenen Fragen sind in weiteren Besprechungen geklärt worden. Besonders ist allgemeine Einigung darüber erzielt worden, daß die Haftung für den Zustand eines Weges in einem neuen § 1319 a ABGB in einer für alle Arten von Wegen geltenden Weise nach allgemeinen Grundsätzen geregelt werden soll. Daher weisen die Erläuterungen zur Regierungsvorlage eines Bundesstraßengesetzes 1971 ausdrücklich auf die Vorläufigkeit der Haftungsbestimmung des § 5 des Bundesstraßengesetzes 1971 hin (RV 242 BlgNR XII. GP S. 24); der Art. IV des nunmehrigen Gesetzesentwurfs sieht dementsprechend die Aufhebung des § 5 des Bundesstraßengesetzes 1971 vor. Das (Vorarlberger) Straßengesetz, LGBI. Nr. 8/1969, das während der Arbeiten des Bundesministeriums für Justiz zur Neuregelung der Haftung für den Zustand eines Weges erlassen worden ist, hat dem gesetzgebe-

rischen Vorhaben bereits Rechnung getragen: es enthält keine eigene Haftungsbestimmung. Falls der vorliegende Gesetzesentwurf vom Nationalrat beschlossen wird, wird es sich auch erübrigen, in das zukünftige Forstgesetz eine besondere Bestimmung über die Haftung für den mangelhaften Zustand eines Forstwegs aufzunehmen.

II

Zum Gesetzesentwurf im besonderen

Zum Artikel I

1. Der Gesetzesentwurf schlägt vor, einen neuen § 1319 a in das ABGB einzufügen. Ursprünglich hat das Bundesministerium für Justiz den Gegenstand in einem neuen § 1315 a ABGB, somit im Zusammenhang mit den Bestimmungen über die Gehilfenhaftung, regeln wollen. Die neue Bestimmung soll aber nicht nur eine Anordnung über die Gehilfenhaftung sein, sondern überhaupt die Haftung für den mangelhaften Zustand eines Weges in einer umfassenden und in sich geschlossenen Weise regeln. Die Einfügung der neuen Bestimmung nach dem § 1319 ABGB, der von „Werken“ handelt, ist deshalb angezeigt, weil Wege vielfach als „Bauwerk“ anzusehen sind, die auf einem Grundstück aufgeführt sind. Bemerkt sei, daß man mit der allgemeinen Haftungsbestimmung des § 1319 ABGB nicht das Auslangen finden kann. Einerseits fallen unter den § 1319 a auch solche Wege, die nicht „Bauwerke“ sind, andererseits erfordert die Haftung für den mangelhaften Zustand eines Weges eine besondere Regelung.

Der neue § 1319 a ist somit als eine Sonderbestimmung aufzufassen, die, soweit sie anzuwenden ist, andere Haftungsregeln ausschließt.

2. Die grundlegende Frage, die der Gesetzesentwurf zu lösen hat, ist, welchen sachlichen Anwendungsbereich die neue Haftpflichtbestimmung haben soll.

a) Die engste der in Betracht kommenden Möglichkeiten wäre, den sachlichen Anwendungsbereich so zu bestimmen, daß er möglichst dem der geltenden Bestimmungen über die Haftung für den mangelhaften Zustand einer Straße entspräche. Die neue Bestimmung müßte sich dann des Begriffes der öffentlichen Straße bedienen. Darunter sind im Sinn der §§ 287, 288 ABGB, die das öffentliche Gut und das Gemeingut betreffen, die der Allgemeinheit zum Gebrauch überlassenen Verkehrswege zu verstehen. Öffentliche Straßen stehen vornehmlich im Eigentum einer Gebietskörperschaft und sind entweder durch besonderen Rechtsakt oder stillschweigend dem Gemeingebrauch gewidmet (s. Klang in Klang² II 4, 5; Krzizek, Das öffentliche Wegerecht 59). Privatstraßen, also die nicht im Eigentum einer Gebietskörperschaft oder zwar

einer solchen, aber in ihrer Eigenschaft als Träger von Privatrechten stehenden Straßen, gelten dann als öffentliche Straßen, wenn das Recht der Benützung durch jedermann in einem besonderen Verwaltungsverfahren ausdrücklich festgelegt oder durch behördlichen Ausspruch festgestellt ist, daß sie stillschweigend dem Gemeingebrauch gewidmet worden sind (s. Krzizek, Wege-recht 59, 60).

Ein weiterer Anwendungsbereich würde sich ergeben, wenn der Begriff der Straße mit öffentlichem Verkehr verwendet würde. Die StVO 1960, BGBl. Nr. 159, und das KFG 1967, BGBl. Nr. 267, bedienen sich dieses Begriffes (s. § 1 Abs. 1 StVO 1960, § 1 Abs. 1 KFG 1967). Dieser Begriff stellt auf die Tatsache des öffentlichen Verkehrs ab, worunter im Sinn der gesetzlichen Begriffsbestimmung des § 1 Abs. 1 StVO 1960 zu verstehen ist, daß die Straße „von jedermann unter den gleichen Bedingungen benützt“ werden kann. Daß die Straße der allgemeinen Benützung durch einen Rechtsakt gewidmet wird, daß ein Gemeingebrauch ersessen worden ist, daß bezüglich der Straße ein allgemeines Verkehrsbedürfnis anzuerkennen ist, wird nicht gefordert. Es kommt vielmehr nur auf die Tatsache an, daß es sich um eine von der Allgemeinheit tatsächlich benützte Verkehrsfläche handelt. Auch die Eigentumsverhältnisse am Straßengrund sind unmaßgeblich. Demnach fallen auch viele Privatstraßen, die tatsächlich von der Allgemeinheit benützt werden, unter den Begriff der Straße mit öffentlichem Verkehr, so etwa die Mautstraßen, die von der Allgemeinheit benützten Forstwege und die dem Fremdenverkehr erschlossenen Wanderwege (vgl. Kammerhofer, Die Straßenverkehrsordnung⁵ 3, 4 und 5 FN 2, 3 und 5). Andererseits bedeutet das Merkmal des „öffentlichen Verkehrs“ auch eine Einschränkung: Verkehrsflächen, deren Benützung nur bestimmten Benützern gestattet ist, sind Straßen ohne öffentlichen Verkehr (s. Kammerhofer, Straßenverkehrsordnung 5 FN 6 und 7).

Einen noch weiteren Anwendungsbereich würde die Verwendung des Begriffes Straße ergeben. Im Sinn des § 2 Abs. 1 Z. 1 StVO 1960 versteht man darunter „eine für den Fußgänger- oder Fahrzeugverkehr bestimmte Landfläche samt den in ihrem Zuge befindlichen und diesem Verkehr dienenden baulichen Anlagen“. Dieser Begriff würde alle dem Verkehr, welcher Art immer, tatsächlich dienenden Landflächen erfassen, unabhängig davon, ob sie eine bauliche Anlage sind (vgl. Kammerhofer, Straßenverkehrsordnung 11, 12 FN 1).

b) Der Gesetzesentwurf verwendet den Begriff Weg. Der Inhalt dieses Begriffes wird durch den ersten Satz des Abs. 2 umschrieben. Demnach versteht man unter einem „Weg“ „eine Land-

fläche, die von jedermann unter den gleichen Bedingungen für den Verkehr jeder Art oder für bestimmte Arten des Verkehrs benützt werden darf, auch wenn sie nur für einen eingeschränkten Benützerkreis bestimmt ist“.

Diese Umschreibung umfaßt somit alle Arten von Landverkehrsflächen. In dieser Beziehung entspricht der Begriff „Weg“ dem Begriff der Straße nach § 2 Abs. 1 Z. 1 StVO 1960. In diesem Sinn ist der Begriff „Weg“ nicht etwa eine nur für Fußgänger, Tiere oder Fahrzeuge ganz untergeordneter Art bestimmte Verkehrsfläche (vgl. die im § 1 Abs. 4 des Vorarlberger Gesetzes vom 3. Juli 1920 für den Begriff „Weg“ gegebene Bestimmung), sondern der umfassendste Begriff für eine dem Verkehr dienende Landfläche (vgl. Krzizek, Wege-recht 55, 56 und die dort in der FN 2 angeführte E. VwSlg. 1934/140).

Dem Begriff des Weges im Sinn des Gesetzesentwurfs ist nicht wesentlich, daß es sich um eine künstlich angelegte, also eine straßenbaulich geschaffene Verkehrsfläche handelt. Auch die durch tatsächliche Benützung entstandenen Wege, so etwa Karrenwege oder Trampelpfade, werden erfaßt. Auch in dieser Beziehung unterscheidet sich der Begriff „Weg“ nicht von dem der Straße im Sinn des § 2 Abs. 1 Z. 1 StVO 1960 und damit von dem der „Straße mit öffentlichem Verkehr“.

Hingegen bestehen bezüglich des Umfangs der Benützung sehr wichtige Unterschiede zum Begriff der „Straße mit öffentlichem Verkehr“ im Sinn des § 1 Abs. 1 StVO 1960. Einer der Unterschiede liegt darin, daß der § 1 Abs. 1 auf die tatsächliche Benützbarkeit unter den gleichen Bedingungen abstellt („... benützt werden kann“). Hingegen enthält die Umschreibung des ersten Satzes des Abs. 2 des § 1319 a eine klare Beziehung zur Zulässigkeit der Benützung („... benützt werden darf“); die Zulässigkeit der allgemeinen Benützung ist daher eine Voraussetzung für die Anwendbarkeit des § 1319 a. Ein weiterer Unterschied besteht darin, daß der § 1 Abs. 1 auf die Benützbarkeit durch jedermann abstellt; hingegen fallen unter die Umschreibung des ersten Satzes des Abs. 2 des § 1319 a auch Landflächen, die an sich widmungsgemäß nur für einen eingeschränkten Benützerkreis bestimmt sind, jedoch von jedermann benützt werden dürfen. Es handelt sich somit um eine wichtige Erweiterung gegenüber dem Anwendungsbereich des Begriffes „öffentliche Straße“. „Wege“ im Sinn des Gesetzesentwurfs sind etwa auch: Zubringer- oder Anrainerwege, die nur für die Eigentümer bestimmter Grundstücke, die in den darauf errichteten Gebäuden Wohnenden und für deren Besucher bestimmt sind; Bringungs- und Forstwege, die an sich nur der Beförderung von Arbeitsgeräten und Erzeug-

nissen der Land- und Forstwirtschaft dienen; Wander- und Erholungswege, die für Zwecke des Fremden- oder Ausflugsverkehrs errichtet worden sind; Pfade, die durch tatsächliche Benützung zur Abkürzung des längeren Verlaufes einer öffentlichen Straße entstanden sind; Zufahrten zu einem Beherbergungsbetrieb, die für die Zufahrt des Gastwirts und seiner Gäste bestimmt sind; die nur den Wanderern mit einem bestimmten Ausflugsziel dienenden Wald- und Bergpfade; die zum Abstellen von Fahrzeugen bestimmten Verkehrsflächen (Parkplätze); die für die Erholung der Reisenden mit einem Kraftfahrzeug bestimmten Rastplätze; alle diese Verkehrsflächen sind freilich nur dann Wege im Sinn des Gesetzesentwurfs, wenn sie, obschon nicht für jedermann, sondern — wie oben dargetan — nur für einen eingeschränkten Benutzerkreis bestimmt, doch von jedermann benützt werden dürfen. Wäre die Benützung durch jedermann ausdrücklich auf Grund einer zulässigen Verfügung ausgeschlossen, so würde ein solcher Weg nicht unter den § 1319 a fallen.

Der Gesetzesentwurf verwendet den Begriff „Weg“ in bewußter Abkehr von den sonst im österreichischen Straßenrecht verwendeten Begriffen, wie besonders denen der „öffentlichen Straße“, „Straße mit öffentlichem Verkehr“ und „Straße“. Die Verschiedenheit des Ausdrucks soll die dargelegte Verschiedenheit des Begriffsinhalts schon äußerlich augenscheinlich machen.

Nach den vorstehenden Ausführungen sichert der Begriff „Weg“ einen sehr weiten Anwendungsbereich der neuen Haftpflichtbestimmung. Dieser Anwendungsbereich findet seine Grenze dort, wo das Merkmal des „Rechtes der Benützung durch jedermann unter den gleichen Bedingungen“ fehlt; dieses Merkmal ist ja die innere Rechtfertigung der durch den § 1319 a vorgesehenen Sonderregelung. Die in einem abgezaunten Grundstück befindlichen Wege, so die in einem Fabriks-, Krankenhaus- oder Eisenbahngelände angelegten Verkehrsflächen, fallen daher ebenso aus dem Anwendungsbereich der Bestimmung heraus wie die der Öffentlichkeit nicht, auch nicht gegen Zahlung einer Eintrittsgebühr, zugänglichen Wege in einem privaten Garten, Park oder Wald. Bei solchen Verkehrsflächen fehlt die sachliche Rechtfertigung einer haftpflichtrechtlichen Sonderbehandlung, nämlich das den Verantwortlichen besonders belastende Merkmal der „Zulässigkeit der allgemeinen Benützung“ des Weges; es muß daher bei den allgemeinen Grundsätzen über den Schadensersatz bleiben.

3. Im Dienst der Rechtsklarheit darf kein Zweifel darüber aufkommen, welche Teile dem Begriff des Weges zu unterstellen sind, zumal die Straßenverwaltungsvorschriften diesbezüglich verschiedene Regelungen enthalten und sich ver-

schiedener Ausdrücke bedienen. So bezeichnet etwa der § 3 des Bundesstraßengesetzes 1971 Fahrbahnen, Gehsteige, Rad- und Gehwege, Parkflächen, Haltestellenbuchten, der Grenzabfertigung dienende Verkehrsflächen, bauliche Anlagen im Zug einer Bundesstraße, wie Tunnels, Brücken, Durchlässe, Stütz- und Futtermauern, Straßenböschungen, Straßengräben, und im Zug einer Bundesstraße gelegene, der Erhaltung und Beaufsichtigung der Bundesstraßen dienende bebaute und unbebaute Grundstücke als Bestandteile der Bundesstraße. Nach § 4 des Kärntner Straßengesetzes 1971 sind Straßenbankette, Straßengräben und andere Straßenentwässerungsanlagen, Damm- und Einschnittsböschungen der Straßen, Brücken und andere Straßenbauwerke Bestandteile der öffentlichen Straße, neben der Straße angelegte Radfahr-, Geh- und Reitwege, ferner Plätze, einschließlich Parkplätzen, bilden in der Regel einen Bestandteil der Straße, sie können auch zu selbständigen Straßen erklärt werden. Nach § 2 Abs. 2 des Steiermärkischen Landes-Straßenverwaltungsgesetzes 1964 wiederum werden unter der Bezeichnung „Straße“ auch Wege sowie im Straßenzug befindliche Plätze, Brücken, Durchfahrten, Stiegen, Über- und Unterführungen mitverstanden. Der zweite Halbsatz des Abs. 2 des § 1319 a stellt klar, daß die im Zug der Straße befindlichen und dem Verkehr dienenden Anlagen zu einem Weg gehören, also dessen Bestandteil sind. Die Auslegung wird durch die beispielsweise Aufzählung einiger mittelbar Verkehrszwecken dienenden Wegeteile erleichtert (die unmittelbar dem Verkehr dienenden Landflächen, wie Abstellflächen, Rastplätze, Fußwege, werden bereits durch die Umschreibung des ersten Halbsatzes des Abs. 2 erfaßt).

4. Entsprechend den geltenden Haftungsbestimmungen, knüpft auch § 1319 a die Haftung an den mangelhaften Zustand eines Weges an. Die Verwendung der dem § 1319 entsprechenden Ausdrucksweise „mangelhafte Beschaffenheit“ ist erwogen worden. Diese Ausdrucksweise könnte aber zu einer unerwünschten Einengung des Haftungsbereichs führen; das Unterlassen der Streuung bei Glätteis etwa macht wohl den Zustand, nicht aber die Beschaffenheit des Weges mangelhaft. Nur wenn der mangelhafte Zustand des Weges und der Eintritt eines Schadens miteinander im Verursachungszusammenhang stehen, wird der Verantwortungsbereich des Verantwortlichen für den Zustand der Straße berührt. Ob er aber für den Schaden zu haften hat, hängt von der weiteren Frage ab, ob der schlechte Zustand im Sinn des § 1319 a verschuldet worden ist.

5. Die Grundsätze für die Beurteilung der Mangelhaftigkeit des Zustandes eines Weges ergeben sich aus dem zweiten Satz des Abs. 2. Danach ist für diese

Beurteilung jeweils die Art des Weges maßgebend. Unter den Umständen, die die Art eines Weges bestimmen, ist seine Widmung von besonderer Bedeutung. Nach dieser Anordnung gilt also für jede Art eines Weges ein bestimmter Maßstab; an den Zustand einer Autobahn, einer Bundes-, Landes- oder Bezirksstraße, eines nicht-öffentlichen Weges, einer nur für den Fußgängerverkehr bestimmten Verkehrsfläche, eines Wanderpfades sind demnach jeweils verschiedene Anforderungen zu stellen, soweit sich nicht aus der Widmung, unter Umständen auch aus den gesetzlichen Vorschriften, nach denen die Widmung einer öffentlichen Straße zu beurteilen ist, etwas Besonderes ergibt. Die Art des Weges bestimmt sowohl die Grundsätze für seine Anlage als auch für seine *Betreuung*. Demnach muß etwa eine für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmte Bergstraße an Stellen, die an steilen Abgründen vorbeiführen, anders gegen ein Abstürzen der Straßenbenützer gesichert sein als ein durch ähnliches Gelände führender Wanderweg; die Säuberung von Schnee und das Bestreuen eisglatter Flächen kann wohl auf häufig begangenen Wegen innerhalb eines Ortschaftsgebietes, nicht aber auf Wanderwegen verlangt werden, die durch freies Gelände führen und für den Verkehr von Ausflüglern bestimmt sind.

Im übrigen sind die sich aus der Art des Weges ergebenden Folgerungen im Einzelfall nach einem objektiven („angemessen“) und einem subjektiven („zumutbar“) Merkmal zu beurteilen. Die Angemessenheit ist danach zu beurteilen, ob der Weg einer bestimmten Art an sich richtig angelegt ist und betreut wird, ob also etwa ein durch steile Felsen führender Kletterweg entsprechende Absicherungen erfordert. Das Merkmal der Zumutbarkeit ermöglicht jedoch auch die Berücksichtigung dessen, was für die Anlage und die Betreuung nach allgemeinen und billigen Grundsätzen erwartet werden kann, ob also etwa ein Halter eines Kletterweges diesen in einer Weise abgesichert hat, wie es dem Vorgehen der Halter ähnlicher Kletterwege entspricht. Dieses Element der Zumutbarkeit ist ein subjektives Merkmal. Darüber hinaus spielt die Zumutbarkeit bei der Beurteilung des Verschuldens eine Rolle, worauf noch eingegangen werden wird.

6. Der § 1319 a umschreibt die für die Haftung in Betracht kommenden Schäden nach dem Vorbild neuerer schadensersatzrechtlicher Bestimmungen (vgl. den § 1 des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes — EKHG —, BGBl. Nr. 48/1959 i. d. F. des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 69/1968, und den § 3 Abs. 1 des Atomhaftpflichtgesetzes, BGBl. Nr. 117/1964).

7. Der Gesetzesentwurf legt die Haftpflicht demjenigen auf, der für den ordnungs-

gemäßen Zustand des Weges als Halter verantwortlich ist. Er verwendet somit den auch sonst im Haftpflichtrecht vorkommenden Begriff des „Halters“ (s. den § 5 EKHG und den § 19 des Luftverkehrsgesetzes, RGBL. 1936 I S. 653). Als Halter eines Gegenstandes ist derjenige anzusehen, der ihn für eigene Rechnung gebraucht und die Verfügungsmacht über ihn hat (vgl. Veit in MGA 24 a³, Das Eisenbahn- und Kraftfahrzeug-Haftpflichtgesetz, 73 (74) FN 3). Halter eines Weges ist somit derjenige, der die Kosten für die Errichtung und die Erhaltung des Weges trägt sowie die Verfügungsmacht hat, die entsprechenden Maßnahmen zu setzen. Das muß nicht immer der Straßenerhalter (vgl. § 98 StVO 1960) oder der Träger der Straßenbaulast (vgl. §§ 8 und 9 des Bundesstraßengesetzes 1971) sein; der Straßenerhalter ist nur dann für den mangelhaften Zustand einer Straße verantwortlich, wenn er eine Obliegenheit verletzt hat, die mit dem Bau oder der Instandhaltung der Straße zusammenhängt. Handelt es sich aber um einen Mangel, der bei der laufenden *Betreuung* der Straße aufgetreten ist, etwa die Unterlassung der Verständigung der Behörde im Sinn des § 98 Abs. 4 StVO 1960 im Fall der Schadhafteit einer Straße oder der Unterlassung einer ausreichenden Sicherung gegen Glätte, obwohl solche Maßnahmen nach der Art der Straße angemessen gewesen wären, so wird der Verantwortungsbereich des Trägers der Straßenverwaltung berührt. Der Straßenerhalter und der Träger der Straßenverwaltung können wesensgleich, es können aber auch verschiedene Personen sein; so ist etwa in Kärnten bei Ortschafts- und Verbindungswegen die Gemeinde zwar Träger der Straßenverwaltung, die Kosten der Herstellung und der Erhaltung von Ortschaftswegen haben die Liegenschaftsbesitzer und die sonstigen Benützer in der beteiligten Ortschaft, die Kosten der Herstellung und der Erhaltung von Verbindungswegen diejenigen zu tragen, zu deren Benützung sie bestehen (s. die §§ 7 Z. 5, § 23 Abs. 1 und § 61 Abs. 1 des Kärntner Straßengesetzes 1971). Soweit dem Bundesministerium für Justiz bekannt ist, gibt es allein in Kärnten etwa 11.000 km solcher Ortschafts- und Verbindungswege, in ganz Österreich etwa 65.000 km Straßen von Straßengemeinschaften, die von den Gemeinden verwaltet werden. Die Auseinandersetzung zwischen den Trägern der Straßenverwaltung und dem Straßenerhalter, falls diese nicht wesensgleich sind, ist eine Angelegenheit des zwischen diesen beiden Rechtsträgern bestehenden Innenverhältnisses. Der Gesetzesentwurf regelt die Grundsätze für diese Auseinandersetzung nicht. Diesbezüglich soll in die örtlich verschiedenen Gegebenheiten nicht eingegriffen werden; so soll be-

sonders nicht einer landesgesetzlichen oder vertraglichen Regelung des Innenverhältnisses vor-
gegriffen werden.

Ist die Verwaltung einer Bundesstraße gemäß dem Art. 104 Abs. 2 B-VG dem Landeshauptmann übertragen worden, so kann angenommen werden, daß sich der Träger der Straßenverwaltung und damit die Verantwortlichkeit für die Instandhaltungsmaßnahmen durch eine solche Übertragung nicht ändern; der Landeshauptmann besorgt ja Geschäfte des Bundes.

8. Voraussetzung der Haftung des Haftpflichtigen ist, daß er oder einer seiner Leute den Schaden verschuldet hat. Der Verantwortliche haftet somit sowohl für eigenes als auch für fremdes Verschulden. Eigenes Verschulden liegt bei einer Einzelperson vor, wenn diese selbst ein Verschulden trifft. Ist der Verantwortliche, was auf die überwiegende Anzahl der Fälle zutrifft, eine juristische Person, so liegt Eigenverschulden vor, wenn das die juristische Person nach der für sie maßgebenden Verfassung vertretende Organ ein Verschulden trifft; die für die Verfassung und die Organisation der juristischen Person maßgebenden Vorschriften bestimmen jeweils im Einzelfall, wer ihre vertretungsbefugten Organe sind, welchen Aufgabenkreis sie zu erfüllen haben und wie weit der Umfang ihrer Vertretungsmacht geht (vgl. Ehrenzweig, System² I/1, 202 ff.; Gschnitzer, Lehrbuch des österreichischen bürgerlichen Rechts, Allgemeiner Teil 98; Stanzl in Klang² IV 855; Wolff in Klang² I/1, 199 ff.).

Nach dem Gesetzesentwurf haftet der Verantwortliche aber auch für das Verschulden seiner Leute. Das Wesen der Aufgaben der Straßen-
erhaltung und der Straßenverwaltung macht es fast immer notwendig, daß sich ihre Träger zur Erfüllung ihrer Aufgaben der Arbeit von Gehilfen bedienen müssen. Der § 1319 a sieht demnach eine Erweiterung der Bestimmungen über die Gehilfenhaftung (vgl. etwa die §§ 1313 a bis 1316 ABGB) vor. Unter den Leuten ist jeder Gehilfe zu verstehen, dessen sich der Geschäftsherr zur Erfüllung seiner Aufgabe bedient oder der solche Aufgaben tatsächlich erfüllt, gleich welcher Art das Rechtsverhältnis zwischen dem Geschäftsherrn und dem Gehilfen ist. Unter den Begriff „Leute“ fallen daher nicht nur die in einem Dienstverhältnis zum Geschäftsherrn Stehenden. Werden die Aufgaben des Geschäftsherrn, in diesem Fall also des Wegehalters, allerdings durch jemanden besorgt, der wie ein selbständiger Unternehmer einen eigenen Organisations- und Verantwortungsbereich begründet, so gehört er nicht mehr zu den „Leuten“ des Geschäftsherrn (vgl. Schlegelberger, Kommentar zum HGB⁴ 2780 ff.).

In einem solchen Fall trifft ja nicht der Wegehalter die an sich in seinen Verantwortungsbereich fallenden Maßnahmen. Er kann daher nicht unter die besondere Wegehaftung des § 1319 a, die ja eine Verschuldenshaftung ist, fallen. Es haftet vielmehr der Unternehmer, den er etwa mit Erhaltungsarbeiten betraut hat. Der Wegehalter könnte nur bei eigenem Verschulden haften, wenn er etwa den Unternehmer nicht sorgfältig genug ausgewählt hat (culpa in eligendo). Der Begriff „Leute“ ist nicht nur kurz und einprägsam, sondern auch der österreichischen Gesetzessprache geläufig (vgl. den § 970 ABGB, den § 431 des Handelsgesetzbuchs und den § 5 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, BGBl. Nr. 170/1967).

9. 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 (vgl. den § 8 BStG 1921 und den § 11 BStG 1948) begründet, sondern auch durch die sich aus der Zulässigkeit der allgemeinen Benützung eines Weges und die erweiterte Haftung für Gehilfen ergebende Vermehrung des Haftungswagnisses des Verantwortlichen gerechtfertigt. Bei der Beurteilung des Verschuldens sind neben den allgemeinen Erkenntnissen (vgl. den § 1297 ABGB und den § 335 StG) die besonderen Anforderungen an Sachkenntnis und Sorgfalt im Sinn des § 1299 ABGB und vor allem die in den Straßenverwaltungsvorschriften enthaltenen Bestimmungen über das Ausmaß der Instandsetzungspflicht heranzuziehen. Diese Bestimmungen sind Schutznormen im Sinn des § 1311 ABGB.

Im Rahmen des Verschuldens ist, soweit es sich nicht um die vorsätzliche Zufügung des Schadens handelt, auch die Zumutbarkeit ordnungsgemäßen Verhaltens zu beurteilen. Daß die Haftung des für den Zustand der Straße Verantwortlichen durch die Zumutbarkeit begrenzt wird, hat der OGH immer wieder ausgesprochen (vgl. etwa E. 4. 4. 1968 ZVR 1969/252; 7. 9. 1967 ZVR 1968/194; 20. 10. 1961 JBl. 1962, 325 = ZVR 1962/116).

10. Der zweite Satz des Abs. 1 des § 1319 a sieht eine sehr wichtige Einschränkung des Haftungswagnisses des Verantwortlichen vor. Hat jemand einen Weg unerlaubt benützt, so hat er sich, wenn ihm diese Un erlaubt heit durch entsprechende äußere Zeichen erkennbar gewesen ist, rechtswidrig in einen fremden Gefahrenbereich eingedrängt. Es soll ihm dann kein Schadensersatzanspruch aus dem mangelhaften Zustand der Straße zustehen. Dies soll dadurch bewirkt werden, daß er sich nicht auf diesen Zustand berufen kann. Solcherart wird das Verschulden des für die Straße Verant-

wortlichen aufgehoben und es ist der Schaden für den Geschädigten ein Zufall (§ 1311 erster Satz ABGB). Dabei kommt es vor allem auf die Widmung des Weges, freilich nicht nur auf diese an. So kann etwa, ohne daß die Widmung geändert würde, wegen notwendiger Erhaltungsarbeiten ein Verbot der Benützung der Straße verfügt werden. Ob ein Weg unerlaubt benützt wird, ist eine Frage, die je nach der für einen bestimmten Weg geltenden rechtlichen Ordnung verschieden zu beantworten ist. Ob und unter welchen Bedingungen der Gemeingebrauch einer öffentlichen Straße beschränkt werden darf, richtet sich nach den den Gemeingebrauch an der betreffenden Verkehrsfläche regelnden öffentlich-rechtlichen Vorschriften. Bei nicht-öffentlichen Wegen ist die Erlaubtheit seiner Benützung — von rechtsgeschäftlichen Regelungen, etwa der Einräumung eines Wegerechts zugunsten bestimmter Benutzer, abgesehen — grundsätzlich vom Willen desjenigen abhängig, in dessen Verantwortungsbereich die Erhaltung und die Betreuung des Weges fällt. Ist also die diesbezügliche Verfügungsgewalt nicht durch öffentliche oder private Rechte beschränkt, so kann der Verantwortliche die Benützung des Weges einseitig in beliebiger Weise beschränken und damit die Anwendbarkeit der Sonderregeln des § 1319 a beseitigen. Voraussetzung ist freilich, daß die Unerlaubtheit der Benützung dem Benutzer erkennbar ist. Diese Erkennbarkeit kann sich schon aus der Art des Weges ergeben. So ist es jedermann erkennbar, daß ein Wanderweg nicht befahrbar ist. Die Unerlaubtheit kann aber auch aus äußeren Zeichen, etwa Verbotsschildern oder Abschränkungen, erkennbar sein.

11. Nach dem Dienstnehmerhaftpflichtgesetz BGBl. Nr. 80/1965 ist die Haftung des Dienstnehmers für Schäden begrenzt, die er bei Erbringung seiner Dienstleistung durch einen minderen Grad des Versehens (leichte Fahrlässigkeit) verursacht. Das Dienstnehmerhaftpflichtgesetz regelt zunächst im § 2 den Fall, daß der Dienstnehmer dem Dienstgeber bei der Erbringung der Dienstleistung einen Schaden zufügt; danach haftet der Dienstnehmer für eine entschuldbare Fehlleistung überhaupt nicht (§ 2 Abs. 2), im Fall leichter Fahrlässigkeit ist der Ersatz nach den im Gesetz angeführten Gesichtspunkten unter Umständen zu mäßigen oder ganz zu erlassen. Ohne auf Einzelheiten eingehen zu müssen, kann gesagt werden, daß die Grundsätze des § 2 über die Haftungsmilderung dem Dienstnehmer auch zustatten kommen, wenn er von einem Dritten zum Ersatz eines bei der Dienstleistung verursachten Schadens herangezogen (§ 3) oder der Dienstgeber in einem solchen Fall vom Dritten zum Ersatz des Schadens in Anspruch genommen wird (§ 4); im ersten Fall hat der Dienstnehmer

einen Vergütungsanspruch gegen den Dienstgeber, im zweiten Fall wird der Rückgriffsanspruch des Dienstgebers gegen den Dienstnehmer nach den Grundsätzen des § 2 beschränkt. Voraussetzung sowohl des Vergütungsanspruchs des Dienstnehmers als auch der Einschränkung des Rückgriffsanspruchs des Dienstgebers ist aber, daß der Dienstgeber überhaupt auf Grund der Bestimmungen über die Gehilfenhaftung nach den §§ 1313 a bis 1316 ABGB oder einer anderen gesetzlichen Verpflichtung vom Dritten zum Ersatz des vom Dienstnehmer verursachten Schadens herangezogen werden kann (§ 3 Abs. 2, § 4 Abs. 1 des Dienstnehmerhaftpflichtgesetzes). Haftet also der Dienstgeber dem Dritten nicht, so hat der vom Dritten zum Ersatz des Schadens unmittelbar herangezogene Dienstnehmer keine Möglichkeit, die Haftungsbeschränkung des § 2 des Dienstnehmerhaftpflichtgesetzes durch einen Anspruch auf Vergütung gegen den Dienstgeber in Anspruch zu nehmen.

Auf dem Gebiet des Straßenhaftpflichtrechts kann diese Regelung des Dienstnehmerhaftpflichtrechts eine besondere Bedeutung erlangen. Wird nämlich der mangelhafte Zustand einer Straße durch einen Gehilfen des für den Zustand der Straße Verantwortlichen leichtfahrlässig verschuldet und kommt dadurch ein Straßenbenützer zu Schaden, so könnte der Gehilfe vom Dritten unmittelbar auf Ersatz des Schadens in Anspruch genommen werden. Da aber der für den Zustand der Straße Verantwortliche selbst nach dem geltenden wie auch nach dem künftigen Recht nur haftet, wenn er oder einer seiner Leute ein grobes Verschulden gesetzt hat, so könnte der Gehilfe, der leichtfahrlässig gehandelt hat, von ihm keine Vergütung der Ersatzleistung nach § 3 des Dienstnehmerhaftpflichtgesetzes beanspruchen. Diese Unbilligkeit will der Abs. 3 des § 1319 a beseitigen. Demnach haften auch die Leute des Haftpflichtigen nur, wenn sie den Schaden vorsätzlich oder grobfahrlässig verschuldet haben. Damit wird die durch die besonderen Verhältnisse gerechtfertigte Haftungseinschränkung — in Erweiterung des geltenden Rechtes — auf die Gehilfen des Verantwortlichen ausgedehnt, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob es sich um Dienstnehmer und Gleichgestellte im Sinn des § 1 des Dienstnehmerhaftpflichtgesetzes handelt.

Zum Artikel II

Diese Bestimmung regelt das Inkrafttreten des vorgeschlagenen Bundesgesetzes.

Zum Artikel III

Dieser Artikel enthält die Übergangsregelung nach dem Vorbild anderer schaden-

densersatzrechtlicher Vorschriften (vgl. etwa § 23 EKHG; Art. II des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 69/1968). Im Gegensatz zu den erwähnten Übergangsregelungen bestimmt jedoch der Art. III nicht, daß die bisherigen Vorschriften für Schäden, die sich vor dem Inkrafttreten der neuen Bestimmungen ereignet haben, weitergelten sollen. Mit einer solchen Anordnung würde der Bundesgesetzgeber — wenn auch nur mit Wirkung für die Vergangenheit — die als verfassungswidrig anzusehenden landesgesetzlichen Haftungsvorschriften als Bundesrecht in Kraft setzen; der Gesetzesentwurf enthält somit über die Anwendbarkeit dieser landesgesetzlichen Vorschriften keine Aussage.

Zum Artikel IV

Der erste Satz ordnet an, daß der § 5 des Bundesstrafengesetzes 1971 mit dem Inkrafttreten der neuen Haftungsregelung seine Wirksamkeit verliert. Infolge mate-

riell-rechtlichen Derogation verlieren jedenfalls auch die übrigen unter I 1 angeführten Haftungsbestimmungen ihre Wirksamkeit.

Nach dem zweiten Satz wirkt die Aufhebung des § 5 nicht zurück; er ist also auf Schäden anzuwenden, die sich vor dem Inkrafttreten der neuen Regelung ereignet haben.

Zum Artikel V

Diese Bestimmung regelt die Vollziehung.

III

Schlußbemerkung

Der Gesetzesentwurf sieht eine Vereinfachung und eine Vereinheitlichung der geltenden Rechtslage vor. Im Fall seiner Gesetzwerdung ist daher eher mit einer Verminderung als mit einer Erhöhung des öffentlichen Aufwandes zu rechnen.