

TE OGH 2016/5/25 2Ob16/16s

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 25.05.2016

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten Hon.-Prof. Dr. Danzl als Vorsitzenden sowie die Hofräte Dr. Veith und Dr. Musger, die Hofrätin Dr. E. Solé und den Hofrat Dr. Nowotny als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei S***** Gesellschaft mbH, *****, vertreten durch Puttinger Vogl Rechtsanwälte GmbH in Ried im Innkreis, gegen die beklagten Parteien 1. Z***** Bergbahnen ***** GmbH & Co KG, ***** und 2. Z***** Bergbahnen ***** GmbH, ebendort, beide vertreten durch Dr. Klaus Dengg, Mag. Stefan Geisler, Mag. Markus Gredler, Rechtsanwälte in Zell am Ziller, wegen 46.458,32 EUR sA, über die außerordentliche Revision der beklagten Parteien gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Innsbruck als Berufungsgericht vom 19. November 2015, GZ 1 R 155/15a-15, womit über Berufung der klagenden Partei das Urteil des Landesgerichts Innsbruck vom 24. Juli 2015, GZ 12 Cg 142/14h-11, teilweise abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision der beklagten Parteien wird Folge gegeben.

Das angefochtene Urteil wird dahin abgeändert, dass auch das restliche Klagebegehren auf Zahlung von 46.458,32 EUR samt 4 % Zinsen ab 8. 4. 2014 abgewiesen wird.

Die klagende Partei ist schuldig, den beklagten Parteien binnen 14 Tagen die mit 10.206,89 EUR (darin enthalten 1.701,15 EUR USt) bestimmten Kosten des erstinstanzlichen Verfahrens zu ersetzen.

Die klagende Partei ist weiters schuldig den beklagten Parteien die mit 5.486,90 EUR (darin 914,48 EUR USt) bestimmten Kosten des Rechtsmittelverfahrens binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Die erstbeklagte Partei bestellte am 10. 3. 2014 bei der M***** GmbH & Co KG 18.000 l Spezialwinterdiesel, dessen Lieferung an die Mittelstation der K*****bahn in Z***** für den 21. 3. 2014, 17:30 Uhr vereinbart wurde. Die M***** GmbH & Co KG beauftragte mit der Lieferung die klagende Partei.

Um die Mittelstation zu erreichen, muss man eine zirka 8 km lange asphaltierte Zufahrtsstraße bis zu einem Parkplatz, zirka 100 m vor der Mittelstation, zurücklegen. Von diesem Parkplatz führt ein mit einem Schranken abgesperrter Privatweg zur Mittelstation. Hinter dem Schranken liegt ein Umkehrplatz für den Schibus, danach quert der nicht asphaltierte, zirka 3,5 m breite Zufahrtsweg im Winter ungefähr auf halber Strecke eine Schipiste.

Am Anlieferungstag herrschten milde, frühlingshafte Witterungsverhältnisse mit einer Tagestemperatur von zirka 15 Grad Celsius. Die über den Zufahrtsweg führende Schipiste war nicht mehr in Betrieb, jedoch teilweise noch mit Schnee bedeckt. Zwei oder drei Tage vor dem Unfalltag war der Zufahrtsweg auch im Bereich der beschriebenen Pistenkreuzung aufgrund der anstehenden Treibstofflieferung von Mitarbeitern der erstbeklagten Partei mit einem

Pistengerät geräumt worden. Das Räumschild dieses Pistengeräts war zirka 4,5 bis 5 m breit, sodass der im Bereich des Wegs liegende Schnee talseitig über die eigentliche Böschung des Wegs hinausgeschoben wurde und eine neue – unbefestigte – Böschungskante bildete, aufgrund derer nicht genau erkennbar war, wo die befestigte Böschungskante verlief. Eine Kennzeichnung oder Markierung des Verlaufs des Zufahrtswegs war nicht vorhanden. Aufgrund des Wegverlaufs vor und nach dem schneebedeckten Teil war allerdings ersichtlich, dass der Weg auch mit einem LKW bei Einhaltung einer mittigen Fahrlinie gefahrlos befahren werden konnte.

Als der Tankwagenfahrer am Unfalltag beim Schranken angekommen war, setzte er sich mit der Talstation der Bergbahnen in Verbindung und wurde angewiesen zu warten, bis er beim Schranken abgeholt werde. Als kurz danach der Schranken von unbekannter Seite geöffnet wurde, wartete der LKW-Fahrer allerdings nicht ab, sondern fuhr in Richtung Mittelstation und passierte den späteren Unfallbereich problemlos. Zirka auf halber Strecke kam ihm ein Mitarbeiter der Erstklagten entgegen, der ihn vor der Querung der Lifttrasse zum Anhalten bringen und dadurch eine mögliche Kollision mit Gondeln der Bahn verhindern konnte. Nach dem Abschalten der Gondelbahn fuhr der LKW-Fahrer anweisungsgemäß bis zur Mittelstation weiter und stellte den LKW ab. Sodann war geplant, den Treibstoff in Transporttanks zu verladen und diese mit der Gondel zur Bergstation zu bringen. Der Mitarbeiter teilte dem LKW-Fahrer mit, dass noch die restlichen Vorbereitungsarbeiten für die Entladung abzuschließen seien, was zirka 20 Minuten dauern werde, und wies ihn an, inzwischen zu warten. Da der LKW teilweise in Schnee stand, teilte der Mitarbeiter dem LKW-Fahrer auch mit, dass er sich im Bezug auf den Rückweg keine Sorgen machen müsse, weil ein Pistengerät zur Verfügung stehe, das ihm nach dem zirka vier Stunden dauernden Entladevorgang beim Wegfahren helfen und den LKW umdrehen werde. Der LKW-Fahrer meinte daraufhin, er werde im Auto warten, worauf der Mitarbeiter in das Gebäude der Mittelstation ging, um die Vorbereitungsarbeiten abzuschließen. Eine Aufforderung oder Empfehlung eines (offenbar anderen) „alten schwarzbärtigen Mitarbeiters“ der erstbeklagten Partei, noch bei Tageslicht rückwärts bis zum Schibusumkehrplatz zu fahren, dort zu wenden und rückwärts zur Mittelstation zurückzusetzen, sodass der LKW nach dem erst bei Dunkelheit zu beendenden Entladevorgang die Mittelstation in Vorwärtsfahrt verlassen könne, hat es nicht gegeben. Anstatt zu warten und ohne die Mitarbeiter der erstbeklagten Partei zu informieren, entschloss sich der LKW-Fahrer, mit dem mit 18.000 l Treibstoff beladenen Tanklaster (nach Montage einer Schneekette beim linken Antriebsrad) in Rückwärtsfahrt zügig über den Zufahrtsweg in Richtung des Schibusumkehrplatzes zu fahren, um dort umzudrehen und in Rückwärtsfahrt wieder zur Mittelstation zurückzulenken. Im Bereich der Schipiste bewegte er den Tankwagen von der Mitte des Zufahrtswegs weg, gelangte dabei über den talseitigen Rand der befestigten Wegtrasse, rutschte talwärts, kippte anschließend um und blieb wenige Meter unterhalb des Wegs auf der teilweise noch schneebedeckten Wiese liegen. Ob das Auslenken aus Unachtsamkeit oder weil eine Fußgängergruppe von acht bis zehn Personen entgegen kam erfolgte, konnte das Erstgericht nicht feststellen. Durch den Unfall entstand der klagenden Partei ein Gesamtschaden von 70.211,48 EUR.

Die klagende Partei beehrte 46.807,64 EUR sA und brachte vor, der LKW-Fahrer sei von einem älteren Liftbediensteten angewiesen worden, mit dem Tankwagen im Retourgang zum Parkplatz der Mittelstation zurückzufahren, dort umzukehren und sodann im Retourgang wiederum zurück zur Mittelstation zurückzusetzen, wodurch das Einleiten des Winterdiesels in den Tank der Mittelstation erleichtert habe werden sollen. Ein Umdrehen im Bereich der Mittelstation sei aufgrund der beengten Verhältnisse nicht möglich gewesen. Aufgrund einer acht- bis zehnköpfigen Personengruppe, der er ausweichen habe müssen, sei der Tanklaster in Richtung des talseitigen Fahrbahnrandes gelenkt worden und dabei aufgrund der optisch breiter erscheinenden Fahrbahn über den befestigten Teil der Forststraße hinausgeraten, sodass aufgrund des Gewichts des Tankwagens die Schneeanhäufung weggebrochen und der Tankwagen talwärts gekippt sei. Dem LKW-Fahrer sei weder ein Einweiser zur Seite gestellt worden, noch sei die befestigte Fahrbahn im Bereich der Kreuzung mit der Piste gekennzeichnet gewesen. Die beklagten Parteien hafteten für den entstandenen Schaden einerseits aufgrund des Kaufvertrags über den Winterdiesel, der Schutzpflichten zugunsten der Klägerin entfalte, und andererseits als Wegehalter des Forstwegs. Die Zweitbeklagte hafte als unbeschränkt haftende Gesellschafterin der erstbeklagten Partei. Aus prozessualer Vorsicht würden lediglich zwei Drittel des Gesamtschadens geltend gemacht.

Die beklagten Parteien bestritten und wandten ein, der Betriebsleiter habe den Tankwagenfahrer angewiesen, bei der Mittelstation zu warten. Er habe auch darauf hingewiesen, dass der Tankwagen im Bereich der Mittelstation mit einem vorhandenen Pistengerät umgedreht werden könne und nach dem Entladevorgang daher nicht im Retourgang zurücksetzen müsse. Dennoch habe der Tankwagenfahrer eigenmächtig im Retourgang die Mittelstation wieder

verlassen und sei offenbar aus Unachtsamkeit über den talseitigen Fahrbahnrand hinausgeraten und umgekippt. Die Behauptung des Tankwagenfahrers, von einem etwa 50 Jahre alten Mitarbeiter der beklagten Partei mit Bart zu diesem Fahrmanöver aufgefordert worden zu sein, sei eine Schutzbehauptung; einen solchen Mitarbeiter gebe es nicht. Am Unfalltag hätten im Bereich der Mittelstation lediglich zwei Mitarbeiter, beide 20 bis 25 Jahre alt, Dienst gehabt.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab. Ein Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter liege nicht vor. Selbst wenn man davon ausgehen wolle, sei der geltend gemachte bloße Vermögensschaden davon nicht erfasst. Die Wegehalterhaftung scheide aus, weil der im Gebirge gelegene, private Zufahrtsweg nicht mangelhaft gewesen sei. Die Beklagten hätten nicht damit rechnen müssen, dass der Tankwagenfahrer entgegen den ausdrücklichen Anweisungen im Rückwärtsgang den Zufahrtsweg befahren und dabei auf der teilweise schneebedeckten Fahrbahn ein riskantes Fahrmanöver durchführen werde.

Das Berufungsgericht gab der dagegen erhobenen Berufung der klagenden Partei im Wesentlichen statt. Es wies einerseits das Klagebegehren im Umfang von 349,32 EUR sA für Sachverständigengebühren mangels Zulässigkeit des Rechtswegs (unangefochten) zurück und hob insofern das durchgeführte Verfahren als nichtig auf, und änderte im Übrigen die Entscheidung im klagsstattgebenden Sinne ab. Nach Verwerfung der Tatsachenrüge schloss es sich der Meinung der Berufung an, dass die beklagte Partei Schutz-

und Sorgfaltspflichten auch gegenüber dem Erfüllungsgehilfen des Vertragspartners einzuhalten habe. Aufgrund des festgestellten Sachverhalts sei ein Verschulden der erstbeklagten Partei am Zustandekommen der Schäden am LKW zu bejahen, weil das Räumschild des Pistengeräts breiter gewesen sei als der eigentliche Weg, wodurch der Verlauf des befestigten Wegs nicht mehr erkennbar gewesen und der LKW-Lenker auf diesen Umstand auch nicht hingewiesen worden sei. Die beklagten Parteien seien aber für die Sicherheit des Vertragspartners bzw dessen Erfüllungsgehilfen bei der Vertragserfüllung verantwortlich und hätten die vertragliche Verkehrssicherungspflicht verletzt. Es sei von einer Verschuldensteilung von 2 : 1 zugunsten der klagenden Partei auszugehen und seien der klagenden Partei daher zwei Drittel des Gesamtschadens, dies sei der restliche verbleibende Klagebetrag, zuzusprechen. Mangels Rechtsfragen von erheblicher Bedeutung wurde die ordentliche Revision nicht zugelassen. Das Berufungsgericht gab der dagegen erhobenen Berufung der klagenden Partei im Wesentlichen statt. Es wies einerseits das Klagebegehren im Umfang von 349,32 EUR sA für Sachverständigengebühren mangels Zulässigkeit des Rechtswegs (unangefochten) zurück und hob insofern das durchgeführte Verfahren als nichtig auf, und änderte im Übrigen die Entscheidung im klagsstattgebenden Sinne ab. Nach Verwerfung der Tatsachenrüge schloss es sich der Meinung der Berufung an, dass die beklagte Partei Schutz-, und Sorgfaltspflichten auch gegenüber dem Erfüllungsgehilfen des Vertragspartners einzuhalten habe. Aufgrund des festgestellten Sachverhalts sei ein Verschulden der erstbeklagten Partei am Zustandekommen der Schäden am LKW zu bejahen, weil das Räumschild des Pistengeräts breiter gewesen sei als der eigentliche Weg, wodurch der Verlauf des befestigten Wegs nicht mehr erkennbar gewesen und der LKW-Lenker auf diesen Umstand auch nicht hingewiesen worden sei. Die beklagten Parteien seien aber für die Sicherheit des Vertragspartners bzw dessen Erfüllungsgehilfen bei der Vertragserfüllung verantwortlich und hätten die vertragliche Verkehrssicherungspflicht verletzt. Es sei von einer Verschuldensteilung von 2 : 1 zugunsten der klagenden Partei auszugehen und seien der klagenden Partei daher zwei Drittel des Gesamtschadens, dies sei der restliche verbleibende Klagebetrag, zuzusprechen. Mangels Rechtsfragen von erheblicher Bedeutung wurde die ordentliche Revision nicht zugelassen.

Dagegen richtet sich die außerordentliche Revision der beklagten Parteien mit dem Abänderungsantrag, die erstinstanzliche Entscheidung wiederherzustellen; in eventu wird ein Aufhebungsantrag gestellt. Als erhebliche Rechtsfrage wird bezeichnet, ob trotz der gefahrlosen Befahrbarkeit des Wegs die Setzung von Schneestangen bzw Warnung des LKW-Lenkens notwendig gewesen sei und ob die Verkehrssicherungspflicht sich auch auf „riskante Fahrmanöver“ erstrecke, wenn die Gefahr grundsätzlich deutlich erkennbar sei und der Weg problemlos befahren werden könne.

Die klagende Partei beantragt in der ihr freigestellten Revisionsbeantwortung, die Revision als unzulässig zurückzuweisen; in eventu, ihr nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist zulässig, weil dem Berufungsgericht im stattgebenden Teil seiner Entscheidung ein aufzugreifender Beurteilungsfehler unterlaufen ist; sie ist insofern auch berechtigt:

Die Wegehalterhaftung nach § 1319a ABGB setzt neben grob fahrlässigem oder vorsätzlichem Verschulden auch die befugte Benutzung des Wegs voraus. Besteht eine Absperrung oder Abschränkung, kann sich der unerlaubt Benutzende nicht auf den mangelhaften Zustand des Wegs berufen. Die Wegehalterhaftung nach Paragraph 1319 a, ABGB setzt neben grob fahrlässigem oder vorsätzlichem Verschulden auch die befugte Benutzung des Wegs voraus. Besteht eine Absperrung oder Abschränkung, kann sich der unerlaubt Benutzende nicht auf den mangelhaften Zustand des Wegs berufen.

Die allgemeine Verkehrssicherungspflicht wiederum verpflichtet denjenigen, der einen Verkehr eröffnet (vgl. Karner in KBB4 § 1294 Rz 6), eine Gefahrenquelle schafft bzw die Schaffung einer solchen zulässt, dafür zu sorgen, dass daraus anderen kein Schaden entsteht, das heißt, die erforderlichen Vorkehrungen gegen eine Schädigung Dritter zu treffen (RIS-Justiz RS0102977). Die allgemeine Verkehrssicherungspflicht wiederum verpflichtet denjenigen, der einen Verkehr eröffnet vergleiche Karner in KBB4 Paragraph 1294, Rz 6), eine Gefahrenquelle schafft bzw die Schaffung einer solchen zulässt, dafür zu sorgen, dass daraus anderen kein Schaden entsteht, das heißt, die erforderlichen Vorkehrungen gegen eine Schädigung Dritter zu treffen (RIS-Justiz RS0102977).

Eine Sorgfalts- und Schutzpflicht zugunsten dritter, am Vertrag nicht beteiligter Personen wird von Lehre und Rechtsprechung auch dann angenommen, wenn bei objektiver Auslegung des Vertrags anzunehmen ist, dass eine Sorgfaltspflicht auch in Bezug auf die dritte Person, wenn auch nur der vertragsschließenden Partei gegenüber, übernommen wurde (RIS-Justiz RS0017195). Sie umfasst dritte Personen, die durch die Vertragserfüllung erkennbar in erhöhtem Maße gefährdet werden und der Interessenssphäre eines Vertragspartners angehören (6 Ob 21/04p; RIS-Justiz RS0017195 [T6]). Begünstigte Personen sind Dritte, deren Kontakt mit der vertraglichen Hauptleistung beim Vertragsabschluss voraussehbar war und die der Vertragspartner entweder erkennbar durch Zuwendung der Hauptleistung begünstigen will bzw begünstigte, oder an denen er ein sichtbares eigenes Interesse hat oder denen er selbst offensichtlich rechtlich zur Fürsorge verpflichtet ist (7 Ob 165/03w SZ 2003/90; RIS-Justiz RS0017195 [T5]). Das bloße Vermögen eines Dritten ist aber in der Regel nicht in den Schutzbereich eines Vertrags mit Schutzwirkung zugunsten Dritter einbezogen (RIS-Justiz RS0022475).

Letztlich trifft den Besteller insofern eine vertragliche Verkehrssicherungspflicht als Nebenpflicht, als er mögliche Gefahrenquellen zu beseitigen hat. Der Umfang dieser nebenvertraglichen Warn- und Sicherungspflichten richtet sich danach, wie weit sich der Unternehmer in einen der Sphäre des Bestellers zuzuordnenden Bereich begibt, in dem er gefährdet ist (RIS-Justiz RS0123728 [T1]; 2 Ob 240/12a). Diese Verkehrssicherungspflicht entfällt zB dann, wenn sich jeder selbst schützen kann (RIS-Justiz RS0114360).

Im konkreten Fall wurde der deliktischen (Danzl in KBB4 § 1319a Rz 2; Ch. Huber in Schwimann, ABGB-TaKom³ § 1319a Rz 1) Wegehalterhaftung nach § 1319a ABGB bzw der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht bereits durch die Absperrung des Zufahrtswegs Genüge getan (zu § 1319a ABGB vgl auch RIS-Justiz RS0030061) und konnte aus Sicht einer allfälligen vertraglichen Haftung bzw Haftung aus Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter die Sicherung des gefahrlosen Liefervorgangs des Treibstoffs auf verschiedene Arten erfolgen. Die beklagten Parteien haben sich dafür entschieden, dies dadurch zu gewährleisten, dass sie den LKW-Fahrer beim Schranken abholen und ihn auf der Zufahrtsstraße begleiten wollten (was der LKW-Lenker bereits teilweise durch eigenmächtige Vorgangsweise vereitelte) und ihn in der Folge anwiesen, bei der Mittelstation zu verbleiben, und nach Beendigung des Abladevorgangs geplant hatten, den LKW mit einem Pistengerät umzudrehen, sodass er die (wenngleich schmale) Zufahrtsstraße bis zum Schranken in (gegenüber der selbstgewählten Rückwärtsfahrt wesentlich sicherer) Vorwärtsfahrt zurücklegen hätte können. Im konkreten Fall wurde der deliktischen (Danzl in KBB4 Paragraph 1319 a, Rz 2; Ch. Huber in Schwimann, ABGB-TaKom³ Paragraph 1319 a, Rz 1) Wegehalterhaftung nach Paragraph 1319 a, ABGB bzw der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht bereits durch die Absperrung des Zufahrtswegs Genüge getan (zu Paragraph 1319 a, ABGB vergleiche auch RIS-Justiz RS0030061) und konnte aus Sicht einer allfälligen vertraglichen Haftung bzw Haftung aus Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter die Sicherung des gefahrlosen Liefervorgangs des Treibstoffs auf verschiedene Arten erfolgen. Die beklagten Parteien haben sich dafür entschieden, dies dadurch zu gewährleisten, dass sie den LKW-Fahrer beim Schranken abholen und ihn auf der Zufahrtsstraße begleiten wollten (was der LKW-Lenker bereits teilweise durch eigenmächtige Vorgangsweise vereitelte) und ihn in der Folge anwiesen, bei der Mittelstation zu verbleiben, und nach Beendigung des Abladevorgangs geplant hatten, den LKW mit einem Pistengerät umzudrehen, sodass er die (wenngleich schmale) Zufahrtsstraße bis zum Schranken in (gegenüber der selbstgewählten Rückwärtsfahrt wesentlich sicherer) Vorwärtsfahrt zurücklegen hätte können.

Damit sind die beklagten Parteien aber ihrer Verpflichtung, für eine gefahrlose Ablieferung des Treibstoffs zu sorgen, nach Auffassung des Obersten Gerichtshofs im konkreten Fall ausreichend nachgekommen und es kann ihnen nicht als Verschulden zugerechnet werden, dass sie für andere Varianten eines sicheren Liefervorgangs allenfalls zusätzliche Veranlassungen, wie die Warnung über die (mangelnde) Befestigung des Wags oder das Anbringen entsprechender Markierungen beim befestigten Teil des Wags, unterließen.

Dass der LKW-Lenker sich nicht an die klaren und eindeutigen Anweisungen gehalten hat, kann nicht den beklagten Parteien zugerechnet und haftungsmäßig angelastet werden.

Daher war das Klagebegehren – soweit es nicht mangels Zulässigkeit des Rechtswegs unbekämpft zurückgewiesen wurde – im Sinn der erstinstanzlichen Entscheidung und Wiederherstellung dessen Urteils abzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 43 Abs 2 1. Fall ZPO, im Rechtsmittelverfahren iVm § 50 Abs 1 ZPO, wobei für das Revisionsverfahren keine Pauschalgebühren verzeichnet wurden. Die Kostenentscheidung beruht auf Paragraph 43, Absatz 2, 1. Fall ZPO, im Rechtsmittelverfahren in Verbindung mit Paragraph 50, Absatz eins, ZPO, wobei für das Revisionsverfahren keine Pauschalgebühren verzeichnet wurden.

Schlagworte

Gruppe: Verkehrsrecht, Verkehrsopfergesetz

Textnummer

E114795

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2016:0020OB00016.16S.0525.000

Im RIS seit

16.06.2016

Zuletzt aktualisiert am

31.03.2017

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, <http://www.ogh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at