jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE OGH 2005/9/22 2Ob213/05w

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 22.09.2005

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Niederreiter als Vorsitzenden sowie die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Tittel, Dr. Baumann, Hon. Prof. Dr. Danzl und Dr. Veith als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Richard S*****, vertreten durch Mag. Dr. Franz Hafner und Dr. Karl Bergthaler, Rechtsanwälte in Altmünster, gegen die beklagte Partei K***** GmbH & Co KG, *****, vertreten durch Dr. Josef Broinger und Mag. Markus Miedl, Rechtsanwälte in Linz, wegen Feststellung (Streitwert EUR 5.000,--), über die Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Landesgerichtes Wels als Berufungsgericht vom 23. Mai 2005, GZ 21 R 104/05a-20, womit das Urteil des Bezirksgerichtes Gmunden vom 18. Jänner 2005, GZ 2 C 1263/03v-13, abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird Folge gegeben.

Das angefochtene Urteil wird dahin abgeändert, dass das Urteil des Erstgerichtes wiederhergestellt wird.

Die beklagte Partei ist schuldig, der klagenden Partei die mit EUR 1.637,62 (darin EUR 184,60 USt und EUR 530,-- Barauslagen) bestimmten Kosten des Rechtsmittelverfahrens binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Der Kläger erhob ein die Haftung für alle künftigen Unfallsschäden zu einem Drittel betreffendes Feststellungsbegehren mit der Begründung, er sei am 25. 1. 2003 gegen 17.30 Uhr mit seinem Snowboard von der Talstation des Sesselliftes der beklagten Partei in Richtung Parkplatz II abgefahren. Bei der Abzweigung habe er hinter dem Pistengerät „Kässbohrer PB 200 D", welches von der beklagten Partei betrieben und gehalten werde, abgeschwungen. Zu diesem Zeitpunkt habe sich das Pistengerät schon seit längerem in Stillstandsposition befunden. Der Fahrer, der im Auftrag der beklagten Partei das Pistengerät gesteuert habe, hätte bei ordnungsgemäßer Sorgfalt den Kläger wahrnehmen müssen. Er habe das Pistengerät aber plötzlich rückwärts in Bewegung gesetzt, wodurch der Kläger überfahren und lebensgefährlich verletzt worden sei. Die beklagte Partei hafte auf Grund des Verschuldens ihres Mitarbeiters und auch in analoger Anwendung der Bestimmungen des EKHG. Von einem Pistengerät gehe nämlich ein vergleichbares Gefahrenpotential wie von einem PKW aus. Die im EKHG geforderte Mindestgeschwindigkeit von 10 km/h werde von üblichen Pistengeräten deutlich überschritten. Die Beklagte bzw ihr Mitarbeiter hätte auch damit rechnen müssen, dass im fraglichen Bereich auch noch um 17.30 Uhr Schifahrer/Snowboarder zum Parkplatz abfahren. Die vertraglichen Nebenpflichten der beklagten Partei hätten auch noch zum Unfallszeitpunkt bestanden. Überdies sei § 19 Abs 2 EKHG anzuwenden. Angesichts der Schwere der Verletzungen des Klägers seien Dauer- und Spätfolgen wahrscheinlich. Die Beklagte wendete ein, den Kläger treffe das alleinige Verschulden. Am 25. 1. 2003 sei um 16.00 Uhr Schluss des Liftbetriebes gewesen, die letzte Kontrollfahrt sei

um 16.45 Uhr durchgeführt worden. Auf beides sei sowohl bei Tal- und Bergstation als auch bei jeder Liftanlage durch Informationstafeln hingewiesen worden. Zwischen ihr als Liftbetreiber und einem Schi- oder Snowboardfahrer, der einen Teil der Pisten oder eben auch die Abfahrt zu einem Parkplatz erst um 17.30 Uhr, somit 1 ½ Stunden nach offiziellem und überall bekannt gemachtem Lift- und Pistenbetriebsschluss, benütze, bestehe kein wie immer geartetes Vertragsverhältnis mit vertraglichen Schutz- und Sorgfaltspflichten mehr. § 1313a ABGB und § 1298 ABGB würden daher nicht zur Anwendung kommen. Das EKHG sei nicht analog anwendbar. Den Lenker des Pistengerätes treffe auch kein wie immer geartetes Verschulden, weil eine gelbe Rundumleuchte, ein an der Rückseite der Fahrerkabine befindlicher Scheinwerfer und auch ein akustisches Warnsignal in Betrieb gewesen seien. Alle öffentlich-rechtlichen und betriebsinternen Bestimmungen und Richtlinien seien eingehalten worden.Der Kläger erhob ein die Haftung für alle künftigen Unfallsschäden zu einem Drittel betreffendes Feststellungsbegehren mit der Begründung, er sei am 25. 1. 2003 gegen 17.30 Uhr mit seinem Snowboard von der Talstation des Sesselliftes der beklagten Partei in Richtung Parkplatz römisch II abgefahren. Bei der Abzweigung habe er hinter dem Pistengerät „Kässbohrer PB 200 D", welches von der beklagten Partei betrieben und gehalten werde, abgeschwungen. Zu diesem Zeitpunkt habe sich das Pistengerät schon seit längerem in Stillstandsposition befunden. Der Fahrer, der im Auftrag der beklagten Partei das Pistengerät gesteuert habe, hätte bei ordnungsgemäßer Sorgfalt den Kläger wahrnehmen müssen. Er habe das Pistengerät aber plötzlich rückwärts in Bewegung gesetzt, wodurch der Kläger überfahren und lebensgefährlich verletzt worden sei. Die beklagte Partei hafte auf Grund des Verschuldens ihres Mitarbeiters und auch in analoger Anwendung der Bestimmungen des EKHG. Von einem Pistengerät gehe nämlich ein vergleichbares Gefahrenpotential wie von einem PKW aus. Die im EKHG geforderte Mindestgeschwindigkeit von 10 km/h werde von üblichen Pistengeräten deutlich überschritten. Die Beklagte bzw ihr Mitarbeiter hätte auch damit rechnen müssen, dass im fraglichen Bereich auch noch um 17.30 Uhr Schifahrer/Snowboarder zum Parkplatz abfahren. Die vertraglichen Nebenpflichten der beklagten Partei hätten auch noch zum Unfallszeitpunkt bestanden. Überdies sei Paragraph 19, Absatz 2, EKHG anzuwenden. Angesichts der Schwere der Verletzungen des Klägers seien Dauer- und Spätfolgen wahrscheinlich. Die Beklagte wendete ein, den Kläger treffe das alleinige Verschulden. Am 25. 1. 2003 sei um 16.00 Uhr Schluss des Liftbetriebes gewesen, die letzte Kontrollfahrt sei um 16.45 Uhr durchgeführt worden. Auf beides sei sowohl bei Tal- und Bergstation als auch bei jeder Liftanlage durch Informationstafeln hingewiesen worden. Zwischen ihr als Liftbetreiber und einem Schi- oder Snowboardfahrer, der einen Teil der Pisten oder eben auch die Abfahrt zu einem Parkplatz erst um 17.30 Uhr, somit 1 ½ Stunden nach offiziellem und überall bekannt gemachtem Lift- und Pistenbetriebsschluss, benütze, bestehe kein wie immer geartetes Vertragsverhältnis mit vertraglichen Schutz- und Sorgfaltspflichten mehr. Paragraph 1313 a, ABGB und Paragraph 1298, ABGB würden daher nicht zur Anwendung kommen. Das EKHG sei nicht analog anwendbar. Den Lenker des Pistengerätes treffe auch kein wie immer geartetes Verschulden, weil eine gelbe Rundumleuchte, ein an der Rückseite der Fahrerkabine befindlicher Scheinwerfer und auch ein akustisches Warnsignal in Betrieb gewesen seien. Alle öffentlich-rechtlichen und betriebsinternen Bestimmungen und Richtlinien seien eingehalten worden.

Das Erstgericht gab dem Klagebegehren statt. Es ging hiebei im Wesentlichen von folgenden Feststellungen aus:

Betriebsbeginn war am 25. 1. 2003 um 9.00 Uhr. Der Liftbetrieb wurde um 16.00 Uhr beendet. Die Schlusskontrolle auf den Pisten fand um

16.45 Uhr statt. Diese Zeiten wurden sowohl beim Zugang zur Hauptkassa an der Talstation des Sesselliftes, als auch bei den „Hauptbahnen" durch entsprechende Hinweistafeln kund gemacht. Der Kläger verfügte für die Schisaison 2002/2003 über eine Saisonkarte. Am 25. 1. 2003 begann der Kläger mit seinen Begleitern um ca 16.00 Uhr die Talabfahrt. Um ca 16.15 bis 16.30 Uhr suchten sie das an die Talstation des Sesselliftes angeschlossene „Liftstüberl" auf, welches zu diesem Zeitpunkt ziemlich voll besetzt war. Der Kläger hatte zum Mittagessen ein Bier konsumiert und auch im „Liftstüberl" ein Bier getrunken. Um ca 17.30 Uhr verließen sie das „Liftstüberl" wieder. Dieses hat die beklagte Partei verpachtet, nimmt als Verpächter aber auf die Öffnungszeiten des Gastronomiebetriebes keinen Einfluss. Grundsätzlich sperrt das „Liftstüberl" je nach Auslastung und Wetter am Abend zwischen 19.00 Uhr und 21.00 Uhr zu.

Von der Zufahrtsstraße zur Talstation des Sesselliftes führt ein Stiege zur Hauptkassa hinauf. Diese Stiege musste überquert werden, um vom „Liftstüberl" aus zu jener Stelle zu gelangen, wo auf entsprechenden Ständern Schi und Snowboards abgestellt werden können. Talwärts gesehen war links neben der Fahrbahn der Zufahrtsstraße zur

Talstation eine „Abfahrt" eingerichtet worden. Diese hatte eine Breite von etwa 5 m und war durch einen Schneewall, der durch das Räumen der Zufahrtsstraße aufgeworfen worden war, von dieser abgegrenzt. Links der Abfahrt grenzt eine Böschung zum einige Meter tiefer liegenden Bachbett an.

Am 25. 1. 2003 hatte eine als Fahrer von Pistenraupen eingesetzte Aushilfskraft den Auftrag, nach Betriebsschluss die im Bereich des Parkplatzes II gelegenen Wiesenparkplätze zu räumen. Um etwa 17.00 Uhr tankte der Fahrer das Pistengerät „Kässbohrer PB 200 D" auf und fuhr sodann im Schritttempo die von der Talstation wegführende Abfahrt talwärts. Das Gerät hatte über den Ketten eine Breite von 4,2 m, die Schneefräse samt Glätter hat eine Breite von 4,84 m. Auf ebener Strecke erreicht das Pistengerät eine Höchstgeschwindigkeit von 18 km/h. Bei der Abfahrt zu den von ihm zu räumenden Pistenparkplätzen verfolgte der Fahrer auch das Ziel, diese Abfahrt etwas herzurichten, weil sie schon ziemlich eisig war. So versuchte er während der Bergfahrt, die er im Schritttempo durchführte, immer wieder, Schnee vom Rand der Abfahrt in diese hineinzubringen und hatte er bei der Abfahrt auch den Glätter am Boden, um eine weitgehend homogene Oberfläche zu schaffen. Das Pistengerät verfügt über ein orangefarbenes Rundumlicht, welches am Dach der Fahrerkabine angebracht ist, weiters über zwei Scheinwerfer, die nach vorne leuchten und einen Scheinwerfer, der nach hinten gerichtet ist und eine Strecke von etwa 30 m ausleuchtet. Darüber hinaus ist das Pistengerät mit einer akustischen Warneinrichtung ausgestattet, die einen ziemlich lauten Hupton von sich gibt. Bei der Talabfahrt auf der Abfahrt hatte der Fahrer die Rundumleuchte und die Scheinwerfer eingeschaltet gehabt, nicht aber das akustische Warnsignal. Es ist grundsätzlich nicht möglich, mit dem am Boden befindlichen Glätter mit dem Pistengerät zurückzufahren, weil die Gefahr besteht, dass dieser unter die Raupe hinein gerät und einen Defekt auslöst. Der Glätter der Pistenraupe kann aber stufenlos bis zu einer Höhe von 1,50 m bis 1,60 m angehoben werden, wobei die Hubzeit bis zum Erreichen der maximalen Hubhöhe 11 - 12 Sekunden dauert. Vom Lenkerplatz aus hat man über die links und rechts der Führerkabine befindlichen Rückspiegel bei einer durchschnittlichen Einstellung, bezogen auf eine Körpergröße von rund 1,75 bis 1,80 m, nach hinten über die Fräse hinaus eine Sicht von 10 - 15 m bei abgesenktem Glätter. Nimmt der Lenker eine gebückte Haltung ein, ist über die Spiegel zurück Sicht auf eine Entfernung von mehr als 100 m gegeben. Bei Tageslicht kann über die direkte Sicht bzw über die Spiegel jeder herannahende Schifahrer über eine Entfernung von nahezu 100 m gesehen werden. Bei abgesenktem Glätter kann auch eine hinter dem Pistengerät sitzende Person wahrgenommen werden. Wenn man allerdings die Fräse samt Glätter bis zum höchstmöglichen Punkt anhebt, kann eine unmittelbar hinter dem Pistengerät befindliche Person in gebückter, hockender oder sitzender Stellung nicht mehr wahrgenommen werden. Vom Lenkerplatz aus besteht dann in direkter Sicht die Möglichkeit, Objekte, die sich etwa 10 m hinter der Pistenraupe befinden und die etwa 60 - 70 cm hoch sind, zu sehen. Über die beiderseitigen Spiegel sieht man in der Hauptsache nur den angehobenen Glätter. Bei einem Bücken ist die gleiche Sicht nach hinten auf eine größere Strecke gegeben. Ansonsten sieht man nur unter dem angehobenen Gerät durch. Um ca 17.30 Uhr verließ der Kläger mit seinen beiden Begleitern das „Liftstüberl". Sie gingen über eine Stiege zu den dort befindlichen Snowboardständern und verrichteten im Freien noch ihre Notdurft. Anschließend diskutierten sie, ob sie angesichts der im Bereich der Abzweigung über die Brücke befindlichen Pistenraupe die Abfahrt mit dem Snowboard befahren oder zu Fuß zu ihren auf dem Parkplatz II abgestellten Autos gehen sollten. Von ihrem Standpunkt aus sahen sie die am Pistengerät eingeschalteten Scheinwerfer und die orange Rundumleuchte, konnten aber das Motorgeräusch am Pistengerät nicht hören. Kleinere Bewegungen des Pistengerätes wären für sie ebenfalls nicht wahrnehmbar gewesen. Wäre das akustische Warnsignal eingeschaltet gewesen, hätten sie dieses von ihrem Standplatz aus hören können. Nicht festgestellt werden kann, ob der Fahrer nach dem Erreichen der Stelle etwas über der Abzweigung nach links über die Brücke hinaus noch kleinere Bewegungen mit dem Pistengerät im näheren Bereich der Abzweigung durchführte. Jedenfalls hob er den Glätter bis zur größtmöglichen Hubhöhe an.Am 25. 1. 2003 hatte eine als Fahrer von Pistenraupen eingesetzte Aushilfskraft den Auftrag, nach Betriebsschluss die im Bereich des Parkplatzes römisch II gelegenen Wiesenparkplätze zu räumen. Um etwa 17.00 Uhr tankte der Fahrer das Pistengerät „Kässbohrer PB 200 D" auf und fuhr sodann im Schritttempo die von der Talstation wegführende Abfahrt talwärts. Das Gerät hatte über den Ketten eine Breite von 4,2 m, die Schneefräse samt Glätter hat eine Breite von 4,84 m. Auf ebener Strecke erreicht das Pistengerät eine Höchstgeschwindigkeit von 18 km/h. Bei der Abfahrt zu den von ihm zu räumenden Pistenparkplätzen verfolgte der Fahrer auch das Ziel, diese Abfahrt etwas herzurichten, weil sie schon ziemlich eisig war. So versuchte er während der Bergfahrt, die er im Schritttempo durchführte, immer wieder, Schnee vom Rand der Abfahrt in diese hineinzubringen und hatte er bei der Abfahrt auch den Glätter am Boden, um eine weitgehend homogene Oberfläche zu schaffen. Das Pistengerät verfügt über ein orangefarbenes Rundumlicht, welches am Dach der Fahrerkabine angebracht ist, weiters über zwei

Scheinwerfer, die nach vorne leuchten und einen Scheinwerfer, der nach hinten gerichtet ist und eine Strecke von etwa 30 m ausleuchtet. Darüber hinaus ist das Pistengerät mit einer akustischen Warneinrichtung ausgestattet, die einen ziemlich lauten Hupton von sich gibt. Bei der Talabfahrt auf der Abfahrt hatte der Fahrer die Rundumleuchte und die Scheinwerfer eingeschaltet gehabt, nicht aber das akustische Warnsignal. Es ist grundsätzlich nicht möglich, mit dem am Boden befindlichen Glätter mit dem Pistengerät zurückzufahren, weil die Gefahr besteht, dass dieser unter die Raupe hinein gerät und einen Defekt auslöst. Der Glätter der Pistenraupe kann aber stufenlos bis zu einer Höhe von 1,50 m bis 1,60 m angehoben werden, wobei die Hubzeit bis zum Erreichen der maximalen Hubhöhe 11 - 12 Sekunden dauert. Vom Lenkerplatz aus hat man über die links und rechts der Führerkabine befindlichen Rückspiegel bei einer durchschnittlichen Einstellung, bezogen auf eine Körpergröße von rund 1,75 bis 1,80 m, nach hinten über die Fräse hinaus eine Sicht von 10 - 15 m bei abgesenktem Glätter. Nimmt der Lenker eine gebückte Haltung ein, ist über die Spiegel zurück Sicht auf eine Entfernung von mehr als 100 m gegeben. Bei Tageslicht kann über die direkte Sicht bzw über die Spiegel jeder herannahende Schifahrer über eine Entfernung von nahezu 100 m gesehen werden. Bei abgesenktem Glätter kann auch eine hinter dem Pistengerät sitzende Person wahrgenommen werden. Wenn man allerdings die Fräse samt Glätter bis zum höchstmöglichen Punkt anhebt, kann eine unmittelbar hinter dem Pistengerät befindliche Person in gebückter, hockender oder sitzender Stellung nicht mehr wahrgenommen werden. Vom Lenkerplatz aus besteht dann in direkter Sicht die Möglichkeit, Objekte, die sich etwa 10 m hinter der Pistenraupe befinden und die etwa 60 - 70 cm hoch sind, zu sehen. Über die beiderseitigen Spiegel sieht man in der Hauptsache nur den angehobenen Glätter. Bei einem Bücken ist die gleiche Sicht nach hinten auf eine größere Strecke gegeben. Ansonsten sieht man nur unter dem angehobenen Gerät durch. Um ca 17.30 Uhr verließ der Kläger mit seinen beiden Begleitern das „Liftstüberl". Sie gingen über eine Stiege zu den dort befindlichen Snowboardständern und verrichteten im Freien noch ihre Notdurft. Anschließend diskutierten sie, ob sie angesichts der im Bereich der Abzweigung über die Brücke befindlichen Pistenraupe die Abfahrt mit dem Snowboard befahren oder zu Fuß zu ihren auf dem Parkplatz römisch II abgestellten Autos gehen sollten. Von ihrem Standpunkt aus sahen sie die am Pistengerät eingeschalteten Scheinwerfer und die orange Rundumleuchte, konnten aber das Motorgeräusch am Pistengerät nicht hören. Kleinere Bewegungen des Pistengerätes wären für sie ebenfalls nicht wahrnehmbar gewesen. Wäre das akustische Warnsignal eingeschaltet gewesen, hätten sie dieses von ihrem Standplatz aus hören können. Nicht festgestellt werden kann, ob der Fahrer nach dem Erreichen der Stelle etwas über der Abzweigung nach links über die Brücke hinaus noch kleinere Bewegungen mit dem Pistengerät im näheren Bereich der Abzweigung durchführte. Jedenfalls hob er den Glätter bis zur größtmöglichen Hubhöhe an.

Der Kläger schnallte sein Snowboard an und fuhr dann auf der Abfahrt mit einer Geschwindigkeit von rund 18 km/h in kurzen Schwüngen talwärts. Er trug eine Snowboard-Hose, die an der Seite einen weißen, reflektierenden Streifen aufweist, weiters einen Pullover und einen Rucksack. Ab dem Losfahren des Klägers befand sich das Pistengerät mit laufendem Motor im Stillstand. Der Kläger glaubte zunächst, irgendwie links oder rechts am Pistengerät vorbeifahren zu können, gab dieses Vorhaben aber auf Grund der links und rechts neben dem Gerät angehäuften Schneehügel auf. Er fuhr bis auf rund 1,5 m an das Pistengerät heran, wobei er die letzten 30 m in etwa 6 Sekunden zurücklegte. Schließlich setzte er sich auf der Abfahrt nieder, um das Snowboard abzuschnallen. Zu einem Zeitpunkt, als der Kläger schon saß, setzte der Fahrer das Pistengerät nach rückwärts in Bewegung. Nach knapp einer Sekunde Fahrzeit wurde der Kläger von der Kette des Pistengerätes überrollt. Zu dem Zeitpunkt war zumindest eine Bindung am Snowboard des Klägers noch nicht geöffnet. Die Abfahrt vom „Liftstüberl" in Richtung zur Brücke verfügte über keine Beleuchtung. Im Unfallszeitpunkt war es bereits dunkel. Die reflektierenden Seitenstreifen an der Snowboardhose des Klägers wären im Unfallszeitpunkt über die Reichweite des rückwärtigen Scheinwerfers der Pistenraupe hinaus bis zu einer Entfernung von 50 m einwandfrei erkennbar gewesen.

Rechtlich bejahte das Erstgericht zunächst eine Haftung der beklagten Partei nach EKHG. Dem Fahrer sei auch ein Verschulden anzulasten, weil er durch die Rückwärtsfahrt der Pistenraupe eine typische Gefahrenquelle geschaffen habe und nicht darauf hätte vertrauen dürfen, dass rund 1 ½ Stunden nach Betriebsschluss des Sesselliftes keine Personen mehr die Abfahrt von der Talstation zum Parkplatz II benützen werden. Die beklagte Partei als Verpächterin des „Liftstüberls" sei in Kenntnis davon gewesen, dass die Öffnungszeiten des „Liftstüberls" über die Betriebszeiten des Sesselliftes hinausgehen und somit keineswegs ausgeschlossen werden könne, dass Gäste des „Liftstüberls" auch nach Betriebsende des Sesselliftes die Piste benützen werden, um zu ihren auf den unterhalb gelegenen Parkplätzen abgestellten Kraftfahrzeugen zu gelangen. Das Rückwärtsfahren als der allgemeinen Fahrordnung zuwiderlaufend erfordere besondere Rücksicht und Rücksichtnahme auf den übrigen Verkehr. Die von der Rechtsprechung zur StVO

entwickelten Grundsätze seien analog anzuwenden. Der Fahrer hätte daher vor Beginn der Rückwärtsfahrt ständig die hinter ihm liegende Fläche beobachten müssen. Hätte er dies gemacht, hätte er die Annäherung des Klägers bis auf den letzten uneinsehbaren Bereich bzw das Hinsetzen des Klägers knapp hinter dem Pistengerät wahrnehmen können. Dazu wäre er nach den einschlägigen Betriebsvorschriften verpflichtet gewesen, ständig den akustischen Warnton abzugeben. Schließlich habe zum Unfallszeitpunkt auch noch ein Vertragsverhältnis zwischen den Streitteilen bestanden, weil die beklagte Partei Verpächterin des „Liftstüberls" sei und dessen Öffnungszeiten über den Betriebsschluss der Aufstiegshilfen bzw der letzten Pistenkontrollfahrt hinausgehen würden. Die beklagte Partei hätte daher die vertragliche Nebenpflicht auch gegenüber denjenigen Schifahrern und Snowboardern, die nach Besuch des in der Talstation des Sesselliftes eingerichteten „Liftstüberls" auch nach Betriebsschluss bzw Absolvierung der letzten Kontrollfahrt des Pistendienstes die zu den Parkplätzen führende Piste mit ihren Sportgeräten benützen. Wenngleich daher den Kläger das überwiegende Mitverschulden treffe, sei eine Verschuldensteilung im Ausmaß von 1 : 2 zu Lasten des Klägers angemessen. Das Berufungsgericht gab der Berufung der beklagten Partei Folge und änderte das erstgerichtliche Urteil dahin ab, dass das Klagebegehren abgewiesen wurde. Es sprach aus, dass der Wert des Entscheidungsgegenstandes EUR 4.000,-- nicht aber EUR 20.000,-- übersteige und dass die ordentliche Revision zulässig sei. In seiner rechtlichen Beurteilung verneinte es eine Haftung der beklagten Partei nach EKHG, nach § 1315 ABGB wegen deliktischer Verletzung der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht und nach§ 1319a ABGB. Eine Vertragshaftung und damit die Anwendung der §§ 1298, 1313a ABGB schloss es mit folgender Begründung aus:Rechtlich bejahte das Erstgericht zunächst eine Haftung der beklagten Partei nach EKHG. Dem Fahrer sei auch ein Verschulden anzulasten, weil er durch die Rückwärtsfahrt der Pistenraupe eine typische Gefahrenquelle geschaffen habe und nicht darauf hätte vertrauen dürfen, dass rund 1 ½ Stunden nach Betriebsschluss des Sesselliftes keine Personen mehr die Abfahrt von der Talstation zum Parkplatz römisch II benützen werden. Die beklagte Partei als Verpächterin des „Liftstüberls" sei in Kenntnis davon gewesen, dass die Öffnungszeiten des „Liftstüberls" über die Betriebszeiten des Sesselliftes hinausgehen und somit keineswegs ausgeschlossen werden könne, dass Gäste des „Liftstüberls" auch nach Betriebsende des Sesselliftes die Piste benützen werden, um zu ihren auf den unterhalb gelegenen Parkplätzen abgestellten Kraftfahrzeugen zu gelangen. Das Rückwärtsfahren als der allgemeinen Fahrordnung zuwiderlaufend erfordere besondere Rücksicht und Rücksichtnahme auf den übrigen Verkehr. Die von der Rechtsprechung zur StVO entwickelten Grundsätze seien analog anzuwenden. Der Fahrer hätte daher vor Beginn der Rückwärtsfahrt ständig die hinter ihm liegende Fläche beobachten müssen. Hätte er dies gemacht, hätte er die Annäherung des Klägers bis auf den letzten uneinsehbaren Bereich bzw das Hinsetzen des Klägers knapp hinter dem Pistengerät wahrnehmen können. Dazu wäre er nach den einschlägigen Betriebsvorschriften verpflichtet gewesen, ständig den akustischen Warnton abzugeben. Schließlich habe zum Unfallszeitpunkt auch noch ein Vertragsverhältnis zwischen den Streitteilen bestanden, weil die beklagte Partei Verpächterin des „Liftstüberls" sei und dessen Öffnungszeiten über den Betriebsschluss der Aufstiegshilfen bzw der letzten Pistenkontrollfahrt hinausgehen würden. Die beklagte Partei hätte daher die vertragliche Nebenpflicht auch gegenüber denjenigen Schifahrern und Snowboardern, die nach Besuch des in der Talstation des Sesselliftes eingerichteten „Liftstüberls" auch nach Betriebsschluss bzw Absolvierung der letzten Kontrollfahrt des Pistendienstes die zu den Parkplätzen führende Piste mit ihren Sportgeräten benützen. Wenngleich daher den Kläger das überwiegende Mitverschulden treffe, sei eine Verschuldensteilung im Ausmaß von 1 : 2 zu Lasten des Klägers angemessen. Das Berufungsgericht gab der Berufung der beklagten Partei Folge und änderte das erstgerichtliche Urteil dahin ab, dass das Klagebegehren abgewiesen wurde. Es sprach aus, dass der Wert des Entscheidungsgegenstandes EUR 4.000,-- nicht aber EUR 20.000,-- übersteige und dass die ordentliche Revision zulässig sei. In seiner rechtlichen Beurteilung verneinte es eine Haftung der beklagten Partei nach EKHG, nach Paragraph 1315, ABGB wegen deliktischer Verletzung der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht und nach Paragraph 1319 a, ABGB. Eine Vertragshaftung und damit die Anwendung der Paragraphen 1298,, 1313a ABGB schloss es mit folgender Begründung aus:

Der zeitliche Rahmen der Pistensicherungspflicht des Liftunternehmers werde durch Beginn und Ende des Beförderungsvertrages markiert, doch würden Lehre und Rechtsprechung sowohl Vorwirkungen als auch Nachwirkungen eines Rechtsverhältnisses gerade im Hinblick auf Schutz- und Sorgfaltspflichten anerkennen. Auch wenn daher der Beförderungsvertrag ein Werkvertrag sei, der mit Erfüllung ende, treffe den Liftunternehmer die Verkehrssicherungspflicht auch noch für diejenigen Schiwege und Abgangsstrecken, die den Schifahrern offeriert werden. Erst wenn der Schifahrer im Zuge der letzten Abfahrt jenen Punkt erreiche, an dem üblicherweise die Schi abgeschnallt würden, ende daher die - vertragliche - Pistensicherungspflicht des Liftunternehmers. Er habe allerdings

auch noch einen sicheren Abgang zu allenfalls von ihm gewidmeten Parkplätzen oder zur öffentlichen Straße zu gewährleisten. Auch wenn jemand eine Saisonkarte besitze, die nicht nur zur Benützung des Schleppliftes, sondern auch der dazugehörigen Abfahrten berechtige, bestehe eine vertragliche Verpflichtung des Seilbahnunternehmers, sichere Abfahrtsstrecken zur Verfügung zu stellen.

Die von der Lehre speziell für Schiunfälle vertretene Ansicht, wonach die Pistensicherungspflicht als Nebenpflicht aus dem Beförderungsvertrag abgeleitet werde, stehe auch in Übereinstimmung mit der von der Rechtsprechung zu sonstigen Vertragsverhältnissen vertretenen Ansicht, dass der Abschluss eines Vertrages nicht bloß die Hauptpflichten entstehen lasse, die für die betreffende Vertragstype charakteristisch seien, sondern auch eine Reihe von Nebenpflichten erzeuge, zu denen auch Schutzpflichten und Sorgfaltspflichten gehörten, die nicht immer schon mit dem Zeitpunkt endeten, zu dem das Hauptvertragsverhältnis ende, sondern so lange bestehen blieben, als sich der eine Vertragspartner oder seine Güter in der Einflusssphäre des anderen Vertragspartners befänden bzw im Rahmen derer im zumutbaren Ausmaß für einen verkehrssicheren Zu- und Abgang zu sorgen sei.

Auch für einen Seilbahnbetreiber bestehe daher auf Grund des abgeschlossenen Beförderungsvertrages die vertragliche Nebenverpflichtung, die gesamte für die Fahrgäste der Seilbahn bestimmte Anlage in einer solchen Art zu gestalten und zu erhalten, die es den Fahrgästen ermögliche, sie gefahrlos zu benützen. Die vertraglichen Verpflichtungen endeten nicht mit der Vertragserfüllung (Ende des Beförderungsvertrages), sondern seien eben auch nachvertragliche Pflichten zu bejahen, sich im Hinblick auf die Rechtsgüter des Vertragspartners sorgfältig zu verhalten. Zweifellos habe daher auch für die beklagte Partei noch die Verpflichtung bestanden, selbst nach Betriebseinstellung um 16.00 Uhr noch für die Verkehrssicherheit eines vorhandenen Abgangsweges Sorge zu tragen. Der hier zu entscheidende Fall sei aber dadurch gekennzeichnet, dass sich das Schadensereignis nach Einstellung des Liftbetriebes um 16.00 Uhr und auch nach der bekanntgegebenen Schlusskontrolle um 16.45 Uhr ereignet habe. Zum zeitlichen Umfang nachvertraglicher Pflichten habe das Höchstgericht zur Pistensicherungspflicht ausgeführt, dass die Rechtsprechung zwar auch nachvertragliche Sorgfaltspflichten kenne und sich danach jeder Vertragspartner so zu verhalten habe, wie es der andere in der gegebenen Situation mit Rücksicht auf den konkreten Vertragszweck, die besondere Art der Leistung und das Erfordernis eines loyalen Zusammenwirkens erwarten dürfe, damit die Erreichung des Vertragszweckes nicht vereitelt, sondern erleichtert und Schaden verhütet werde. Diese weiteren Verhaltenspflichten könnten unter Umständen verlangen, dass der Vertragsteil nach der Erfüllung aller Hauptleistungspflichten noch bestimmte Handlungen zum Vorteil des anderen Vertragspartners vornehme oder solche Handlungen unterlasse, durch die dem anderen die ihm durch den Vertrag gewährten Vorteile wieder entzogen oder wesentlich geschmälert würden. Zu diesen nachvertraglichen Sorgfaltspflichten werde allgemein im Zusammenhang mit Veranstaltungen insbesondere die Pflicht gezählt, im Rahmen des Zumutbaren für den verkehrssicheren Abgang zu sorgen (vgl 8 Ob 164/00a mwN). In dem erwähnten vom Höchstgericht in Bezug auf die Pistensicherungspflicht zu beurteilenden Fall sei es darum gegangen, dass nach Abschluss eines Schirennens Personen den Veranstaltungsort nicht verlassen hätten, sondern die Rennstrecke ohne Zustimmung des Veranstalters noch einmal befahren hätten, obwohl ihnen erkennbar gewesen sei, dass der Veranstalter die Renneinrichtungen abbaue und somit seinen bislang gegebenen unmittelbaren Einfluss auf das Geschehen aufgebe. Selbst wenn der Veranstalter es unterlasse, für den Zeitraum des Abbaues der Renneinrichtungen die Strecke förmlich zu sperren, gebe er nach Ansicht des Höchstgerichtes dadurch doch unmissverständlich kund, dass seine vertraglichen Pflichten gegenüber den Rennläufern in Bezug auf das Befahren der Rennpiste beendet seien, sodass die Haftung nur in allgemeinen schadenersatzrechtlichen Bestimmungen begründet sein könne.Auch für einen Seilbahnbetreiber bestehe daher auf Grund des abgeschlossenen Beförderungsvertrages die vertragliche Nebenverpflichtung, die gesamte für die Fahrgäste der Seilbahn bestimmte Anlage in einer solchen Art zu gestalten und zu erhalten, die es den Fahrgästen ermögliche, sie gefahrlos zu benützen. Die vertraglichen Verpflichtungen endeten nicht mit der Vertragserfüllung (Ende des Beförderungsvertrages), sondern seien eben auch nachvertragliche Pflichten zu bejahen, sich im Hinblick auf die Rechtsgüter des Vertragspartners sorgfältig zu verhalten. Zweifellos habe daher auch für die beklagte Partei noch die Verpflichtung bestanden, selbst nach Betriebseinstellung um 16.00 Uhr noch für die Verkehrssicherheit eines vorhandenen Abgangsweges Sorge zu tragen. Der hier zu entscheidende Fall sei aber dadurch gekennzeichnet, dass sich das Schadensereignis nach Einstellung des Liftbetriebes um 16.00 Uhr und auch nach der bekanntgegebenen Schlusskontrolle um 16.45 Uhr ereignet habe. Zum zeitlichen Umfang nachvertraglicher Pflichten habe das Höchstgericht zur Pistensicherungspflicht ausgeführt, dass die Rechtsprechung zwar auch nachvertragliche Sorgfaltspflichten kenne und sich danach jeder Vertragspartner so zu verhalten habe, wie es der andere in der

gegebenen Situation mit Rücksicht auf den konkreten Vertragszweck, die besondere Art der Leistung und das Erfordernis eines loyalen Zusammenwirkens erwarten dürfe, damit die Erreichung des Vertragszweckes nicht vereitelt, sondern erleichtert und Schaden verhütet werde. Diese weiteren Verhaltenspflichten könnten unter Umständen verlangen, dass der Vertragsteil nach der Erfüllung aller Hauptleistungspflichten noch bestimmte Handlungen zum Vorteil des anderen Vertragspartners vornehme oder solche Handlungen unterlasse, durch die dem anderen die ihm durch den Vertrag gewährten Vorteile wieder entzogen oder wesentlich geschmälert würden. Zu diesen nachvertraglichen Sorgfaltspflichten werde allgemein im Zusammenhang mit Veranstaltungen insbesondere die Pflicht gezählt, im Rahmen des Zumutbaren für den verkehrssicheren Abgang zu sorgen vergleiche 8 Ob 164/00a mwN). In dem erwähnten vom Höchstgericht in Bezug auf die Pistensicherungspflicht zu beurteilenden Fall sei es darum gegangen, dass nach Abschluss eines Schirennens Personen den Veranstaltungsort nicht verlassen hätten, sondern die Rennstrecke ohne Zustimmung des Veranstalters noch einmal befahren hätten, obwohl ihnen erkennbar gewesen sei, dass der Veranstalter die Renneinrichtungen abbaue und somit seinen bislang gegebenen unmittelbaren Einfluss auf das Geschehen aufgebe. Selbst wenn der Veranstalter es unterlasse, für den Zeitraum des Abbaues der Renneinrichtungen die Strecke förmlich zu sperren, gebe er nach Ansicht des Höchstgerichtes dadurch doch unmissverständlich kund, dass seine vertraglichen Pflichten gegenüber den Rennläufern in Bezug auf das Befahren der Rennpiste beendet seien, sodass die Haftung nur in allgemeinen schadenersatzrechtlichen Bestimmungen begründet sein könne.

Die Lehre vertrete die Ansicht, dass eine vertragliche Nebenpflicht in erster Linie auf die Zeit bezogen sein müsse, während der Beförderungsleistungen erbracht würden, das Ende der - vertraglichen - Sicherungsgewährleistung natürlich jedoch erst so lange nach dem Ende des Betriebes der Aufstiegshilfen liegen dürfe, dass deren letzter Benützer noch hinreichend Zeit habe, die Abfahrt zu bewältigen. Auch gegenüber „Nachtschwärmern", die sich noch länger am Berg aufhielten, etwa um noch etwas auf einer Hütte zu konsumieren, ende die vertragliche Nebenpflicht zur Pistensicherung - zeitlich gesehen - danach mit dem „Ende des Pistenbetriebes". Die übliche Ankündigung einer Schlusskontrollfahrt, die in angemessener Zeit nach dem Betriebsschluss der Beförderungsanlagen festgesetzt sei, stelle klar, dass nachher keine Kontrollen mehr stattfänden und Gefahren ungesichert blieben.

Im vorliegenden Fall sei den Schifahrern angekündigt worden, dass Betriebsschluss der Liftanlagen 16.00 Uhr sei und dass um 16.45 Uhr eine Schlusskontrolle durchgeführt werde. Damit habe die beklagte Partei ausreichend kundgetan, dass ihre vertraglichen Pflichten gegenüber jenen Schiläufern beendet seien, die sich nach der letzten „Bergfahrt" nicht unmittelbar ins Tal begeben und von dort nicht auch sogleich auf gewidmeten Abgangswegen zu Parkplätzen ihre Fahrzeuge aufgesucht hätten. Gleiches müsste für jene Pistenbenützer gelten, die im Rahmen der Schlusskontrolle noch auf der Piste angetroffen würden.

Ausgehend von dieser Rechtsansicht hätten dem Kläger gegenüber zum Unfallszeitpunkt also keine vertraglichen (Neben-)Verpflichtungen mehr bestanden, habe dieser doch nach der Talabfahrt um ca 16.15 Uhr bis 16.30 Uhr nicht direkt den Parkplatz aufgesucht, um das Schigebiet zu verlassen, sondern habe er sich in das „Liftstüberl" begeben, auf dessen Öffnungszeiten die beklagte Partei keinen unmittelbaren Einfluss habe und habe er das Schigebiet erst rund eine ¾ Stunde nach der Schlusskontrolle verlassen wollen. Damit komme eine Haftung der beklagten Partei nur nach allgemeinen schadenersatzrechtlichen Bestimmungen (deren Voraussetzungen aber nicht gegeben seien) in Frage.

Die ordentliche Revision sei zuzulassen gewesen, weil keine Rechtsprechung des Höchstgerichtes vorgefunden worden sei, ob bei einem gleichgelagerten Sachverhalt das EKHG direkt oder analog anwendbar sei und wie weit - in zeitlicher Hinsicht - die einem Beförderungsvertrag innewohnenden Schutz- und Sorgfaltspflichten gingen.

Gegen diese Berufungsentscheidung richtet sich die Revision des Klägers wegen unrichtiger rechtlicher Beurteilung mit dem Antrag, das erstgerichtliche Urteil wiederherzustellen; hilfsweise wird ein Aufhebungsantrag gestellt.

Die beklagte Partei beantragt in ihrer Revisionsbeantwortung, die Revision zurückzuweisen, hilfsweise ihr nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist zulässig, weil das Berufungsgericht die Grundsätze der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes zu nachvertraglichen Schutz- und Sorgfaltspflichten zwar richtig wiedergegeben, aber unrichtig angewendet hat; sie ist auch berechtigt.

Der Rechtsmittelwerber macht im Wesentlichen geltend, das EKHG sei unmittelbar oder zumindest analog anwendbar; die beklagte Partei hafte auch gemäß § 19 Abs 2 EKHG und habe ihre nebenvertraglichen Sorgfaltspflichten bei der Präparierung der „Abfahrt" von der Talstation zum Parkplatz II kurz nach Betriebsschluss verletzt.Der Rechtsmittelwerber macht im Wesentlichen geltend, das EKHG sei unmittelbar oder zumindest analog anwendbar; die beklagte Partei hafte auch gemäß Paragraph 19, Absatz 2, EKHG und habe ihre nebenvertraglichen Sorgfaltspflichten bei der Präparierung der „Abfahrt" von der Talstation zum Parkplatz römisch II kurz nach Betriebsschluss verletzt.

Hiezu wurde erwogen:

Zutreffend ist das Berufungsgericht davon ausgegangen, dass vertragliche Schutz- und Sorgfaltspflichten auch noch nach Erfüllung der Hauptleistungspflicht bestehen können (vgl nur Koziol/Welser II12 6 mwN; Koziol, Haftpflichtrecht II2 84; RIS-Justiz RS0119485, RS0017049 T11), wozu auch die Pflicht zählt, im Falle von Beförderungen oder Veranstaltungen im Rahmen des Zumutbaren für einen sicheren Abgang der Fahrgäste oder Teilnehmer zu sorgen (vgl 2 Ob 35/97d = ZVR 2000/29; 8 Ob 164/00a = ZVR 2002/10).Zutreffend ist das Berufungsgericht davon ausgegangen, dass vertragliche Schutz- und Sorgfaltspflichten auch noch nach Erfüllung der Hauptleistungspflicht bestehen können vergleiche nur Koziol/Welser II12 6 mwN; Koziol, Haftpflichtrecht II2 84; RIS-Justiz RS0119485, RS0017049 T11), wozu auch die Pflicht zählt, im Falle von Beförderungen oder Veranstaltungen im Rahmen des Zumutbaren für einen sicheren Abgang der Fahrgäste oder Teilnehmer zu sorgen vergleiche 2 Ob 35/97d = ZVR 2000/29; 8 Ob 164/00a = ZVR 2002/10).

Im vorliegenden Fall hat sich der Unfall auf einer neben der Zufahrtsstraße zur Talstation (und zum Parkplatz I) eingerichteten ca 5 m breiten „Abfahrt" von der Talstation zum Parkplatz II ereignet, die Wintersportlern, welche mit ihrem PKW auf dem näher bei der Talstation gelegenen Parkplatz I keinen Platz gefunden haben, nach Liftbenützung (und letzter Talabfahrt) zur Rückkehr zum Parkplatz II dienen soll. Dass sich die (nach)vertraglichen Schutz- und Sorgfaltspflichten des Liftbetreibers in örtlicher Hinsicht grundsätzlich auch auf diese „Abfahrt" erstrecken, wird auch von der beklagten Partei nicht in Zweifel gezogen (vgl Pichler/Holzer, Handbuch des österreichischen Schirechts 25 f).Im vorliegenden Fall hat sich der Unfall auf einer neben der Zufahrtsstraße zur Talstation (und zum Parkplatz römisch eins) eingerichteten ca 5 m breiten „Abfahrt" von der Talstation zum Parkplatz römisch II ereignet, die Wintersportlern, welche mit ihrem PKW auf dem näher bei der Talstation gelegenen Parkplatz römisch eins keinen Platz gefunden haben, nach Liftbenützung (und letzter Talabfahrt) zur Rückkehr zum Parkplatz römisch II dienen soll. Dass sich die (nach)vertraglichen Schutz- und Sorgfaltspflichten des Liftbetreibers in örtlicher Hinsicht grundsätzlich auch auf diese „Abfahrt" erstrecken, wird auch von der beklagten Partei nicht in Zweifel gezogen vergleiche Pichler/Holzer, Handbuch des österreichischen Schirechts 25 f).

Was die strittige zeitliche Begrenzung dieser Pflichten anlangt, so hat sich das Berufungsgericht im Anschluss insbesondere an Dittrich/Reindl, Pistensicherung nach Betriebsschluss - Deklaration von Pisten und Routen, ZVR 1992, 97, an den den Liftbenützern angekündigten Zeiten von Betriebsschluss und Schlusskontrolle orientiert. Diese zeitliche Begrenzung mit dem „Pistenschluss" mag zutreffen, soweit es sich um die Piste zwischen Berg- und Talstation handelt; Nachzügler, die später etwa von einer höher gelegenen Hütte abfahren, müssen mit den Gefahren der Pistenpräparierung rechnen und werden sich kaum mehr auf die vertraglichen Schutzpflichten des Liftbetreibers berufen können. Dieser Frage muss hier aber nicht weiter nachgegangen werden.

Die Besonderheit des vorliegenden Falles ist es nämlich, dass der Kläger nach „Pistenschluss" von einem Pistengerät nicht auf der Piste zwischen Berg- und Talstation, sondern auf der „Abfahrt" vom Liftstüberl in der Talstation zum Parkplatz II überrollt wurde. Dieses Lokal hat die beklagte Partei verpachtet. Da sie hieraus Pachteinnahmen erzielt, liegt der Besuch des Lokales durch Liftbenützer auch in ihrem wirtschaftlichen Interesse. Schriebe sie dem Pächter als Sperrstunde den „Pistenschluss" vertraglich vor, würde dieser die Einnahmen aus dem „Einkehrschwung" der Wintersportler verlieren, was sich auf Pachthöhe bzw Verpachtbarkeit auswirken würde. Gerade nach der letzten Abfahrt wird bei einem Teil der Wintersportler das Bedürfnis bestehen, vor dem Heimweg noch im Bereich der Talstation einzukehren. Mit einer durchaus häufigen Nutzung der „Abfahrt" von der Talstation zum Parkplatz II war daher auch nach der Schlusskontrolle um 16.45 Uhr zu rechnen, wobei schon fraglich ist, ob sich die Schlusskontrolle und deren Ankündigung überhaupt auf diese „Abfahrt" erstreckte (vgl die ausweichende Aussage des Geschäftsführers der beklagten Partei AS 74). Der erkennende Senat gelangt aus diesen Erwägungen zum Ergebnis, dass nachvertragliche Schutz- und Sorgfaltspflichten der beklagten Partei gegenüber dem Kläger auch noch im Unfallszeitpunkt um 17.30 Uhr bestanden haben; die „Rahmenbeziehung" (vgl Koziol/Welser aaO) war noch nicht

beendet. Die in der Revisionsbeantwortung zitierte Entscheidung 1 Ob 304/99h = ZVR 2000/69, in welcher eine Streupflicht des Schiliftbetreibers auf einem Liftparkplatz bis nach Betriebsschluss als zumutbar angesehen wurde, spricht nicht dagegen, zumal der Sachverhalt (auch in Bezug auf Zumutbarkeit und Gefährlichkeit) nicht unmittelbar vergleichbar ist. Der beklagten Partei wäre es zumutbar gewesen, eine Präparierung durch Pistengeräte im Bereich der Unfallsstelle zur Unfallszeit überhaupt zu unterlassen oder zumindest die „Abfahrt" zum Parkplatz II während der Präparierung zu sperren und die Wintersportler solcherart zu veranlassen, unbequemer aber sicherer zu Fuß auf der Zufahrtsstraße zum Parkplatz II zurückzukehren. Da nichts dergleichen geschehen ist, ist der beklagten Partei eine schuldhafte Verletzung ihrer vertraglichen Nebenpflichten vorzuwerfen. Das Verschulden der beklagten Partei (bzw ihres Erfüllungsgehilfen) wiegt zweifellos weniger schwer als die Sorglosigkeit des Klägers, der unmittelbar hinter dem Pistengerät sein Snowboard abschnallen wollte. Es kann aber auch nicht vernachlässigt werden, zumal das aus dem Verhalten der beklagten Partei resultierende Risiko von Personenschäden leicht erkennbar war. Es besteht auch kein Anlass, die Verschuldensteilung des Erstgerichtes zu korrigieren.Die Besonderheit des vorliegenden Falles ist es nämlich, dass der Kläger nach „Pistenschluss" von einem Pistengerät nicht auf der Piste zwischen Berg- und Talstation, sondern auf der „Abfahrt" vom Liftstüberl in der Talstation zum Parkplatz römisch II überrollt wurde. Dieses Lokal hat die beklagte Partei verpachtet. Da sie hieraus Pachteinnahmen erzielt, liegt der Besuch des Lokales durch Liftbenützer auch in ihrem wirtschaftlichen Interesse. Schriebe sie dem Pächter als Sperrstunde den „Pistenschluss" vertraglich vor, würde dieser die Einnahmen aus dem „Einkehrschwung" der Wintersportler verlieren, was sich auf Pachthöhe bzw Verpachtbarkeit auswirken würde. Gerade nach der letzten Abfahrt wird bei einem Teil der Wintersportler das Bedürfnis bestehen, vor dem Heimweg noch im Bereich der Talstation einzukehren. Mit einer durchaus häufigen Nutzung der „Abfahrt" von der Talstation zum Parkplatz römisch II war daher auch nach der Schlusskontrolle um 16.45 Uhr zu rechnen, wobei schon fraglich ist, ob sich die Schlusskontrolle und deren Ankündigung überhaupt auf diese „Abfahrt" erstreckte vergleiche die ausweichende Aussage des Geschäftsführers der beklagten Partei AS 74). Der erkennende Senat gelangt aus diesen Erwägungen zum Ergebnis, dass nachvertragliche Schutz- und Sorgfaltspflichten der beklagten Partei gegenüber dem Kläger auch noch im Unfallszeitpunkt um 17.30 Uhr bestanden haben; die „Rahmenbeziehung" vergleiche Koziol/Welser aaO) war noch nicht beendet. Die in der Revisionsbeantwortung zitierte Entscheidung 1 Ob 304/99h = ZVR 2000/69, in welcher eine Streupflicht des Schiliftbetreibers auf einem Liftparkplatz bis nach Betriebsschluss als zumutbar angesehen wurde, spricht nicht dagegen, zumal der Sachverhalt (auch in Bezug auf Zumutbarkeit und Gefährlichkeit) nicht unmittelbar vergleichbar ist. Der beklagten Partei wäre es zumutbar gewesen, eine Präparierung durch Pistengeräte im Bereich der Unfallsstelle zur Unfallszeit überhaupt zu unterlassen oder zumindest die „Abfahrt" zum Parkplatz römisch II während der Präparierung zu sperren und die Wintersportler solcherart zu veranlassen, unbequemer aber sicherer zu Fuß auf der Zufahrtsstraße zum Parkplatz römisch II zurückzukehren. Da nichts dergleichen geschehen ist, ist der beklagten Partei eine schuldhafte Verletzung ihrer vertraglichen Nebenpflichten vorzuwerfen. Das Verschulden der beklagten Partei (bzw ihres Erfüllungsgehilfen) wiegt zweifellos weniger schwer als die Sorglosigkeit des Klägers, der unmittelbar hinter dem Pistengerät sein Snowboard abschnallen wollte. Es kann aber auch nicht vernachlässigt werden, zumal das aus dem Verhalten der beklagten Partei resultierende Risiko von Personenschäden leicht erkennbar war. Es besteht auch kein Anlass, die Verschuldensteilung des Erstgerichtes zu korrigieren.

Dessen Urteil war daher wiederherzustellen, ohne dass noch auf die Rechtsmittelausführungen zur Anwendbarkeit des EKHG eingegangen werden müsste.

Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 41, 50 ZPO.Die Kostenentscheidung beruht auf den Paragraphen 41,, 50 ZPO.

Anmerkung

E78626 2Ob213.05w

Schlagworte

Kennung XPUBL - XBEITR Diese Entscheidung wurde veröffentlicht in Jus-Extra OGH-Z 4061 = ZVR 2006/42 S 175 (Danzl, tabellarische Übersicht) - ZVR 2006,175 (Danzl, tabellarische Übersicht) = Kolmasch, Zak 2007/672 S 389 (Judikaturübersicht) - Kolmasch, Zak 2007,389 (Judikaturübersicht) XPUBLEND

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2005:0020OB00213.05W.0922.000

Dokumentnummer

JJT_20050922_OGH0002_0020OB00213_05W0000_000

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at