

# TE OGH 1998/10/15 8Ob103/97y

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 15.10.1998

## Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Petrag als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Langer, Dr. Rohrer, Dr. Adamovic und Dr. Spenling als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Ingrid Z\*\*\*\*\*, vertreten durch Dr. Thomas Mader, Rechtsanwalt in Wien, wider die beklagte Partei Hotel A\*\*\*\*\*, vertreten durch Dr. Karl Stockreiter, Rechtsanwalt in Wien, wegen S 134.980,- sA und Feststellung (S 15.000,-), infolge Revision der Klägerin gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Wien als Berufungsgericht vom 12. Februar 1997, GZ 17 R 283/96d-21, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Urteil des Landesgerichtes für Zivilrechtssachen Wien vom 15. Oktober 1996, GZ 16 Cg 48/96p-17, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

## Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die Klägerin ist schuldig, der beklagten Partei die mit S 8.730,- bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens (darin S 1.395,- USt) binnen 14 Tagen zu ersetzen.

## Text

Entscheidungsgründe:

Am Sonntag, dem 10. 9. 1995 fuhren die Klägerin und ihr Ehegatte mit dem kleineren Lift des Hotels der beklagten Partei vom 5. Stock abwärts. Sodann stiegen weitere vier Personen zu. Beim neuerlichen Anfahren beschleunigte die Liftkabine stärker als üblich und blieb nach einem kurzen Stück abrupt stehen. Die Position des Stillstandes war etwa auf dem Niveau des 4. Stocks und die im Lift befindlichen Personen konnten diesen ohne Hilfe von außerhalb verlassen. Die beförderten Personen verließen sofort den Gang, lediglich die Klägerin wies Symptome eines Schocks und Atemnot auf und mußte sich am Gang einige Zeit hinsetzen. Am nächsten Tag reiste die Klägerin nach Prag weiter, wo dann am darauffolgenden Freitag bei ihr Beschwerden in Form von Bluthusten auftraten. Nach einer Untersuchung im Krankenhaus fuhr die Klägerin zur besseren Verständigung mit den Ärzten nach Hause (Deutschland). Sie mußte sich einigen Behandlungen und auch einer Operation unterziehen, wobei letztlich eine Verknorpelung infolge Platzens einer Ader festgestellt wurde.

Der Lift wurde noch am selben Tag des Vorfalls von einem Techniker der Firma S\*\*\*\*\* überprüft. Dabei wurde lediglich ein durch Überbelastung verbogener Fußkontakt festgestellt, der aber als Ursache für ein Absacken der Liftkabine ausscheidet. Nach einer Probefahrt wurde der Lift wieder in Betrieb genommen. Auch eine außerordentliche Überprüfung durch den TÜV am 25. 9. 1995 hat keine technischen Mängel ergeben.

Das Hotel der beklagten Partei verfügt über zwei nebeneinanderliegende Aufzüge, wobei der größere, als "Gästelift" bezeichnete am 10. 9. 1995 nicht in Betrieb war. Die Liftkabine des "Personallifts" hat eine Grundfläche von etwa 1,2 x 1 m. Die äußere Tür ist wie eine normale Türe nach außen hin zu öffnen, die innere ist eine sich in der Mitte

zusammenschiebende Schiebetüre, die automatisch öffnet und schließt. Außerhalb der Türen ist in allen Etagen ein ca 5 x 5 cm großes Schild angebracht, das auf die maximale Anzahl von vier zu befördernden Personen hinweist. Ein solcher Hinweis findet sich auch in der Liftkabine auf der Steuertafel. Der Lift, Baujahr 1956, wurde im Juli 1995 umgebaut und im August 1995 zuletzt gewartet, wobei zweimonatige Wartungsintervalle vorgesehen sind. Die letzte Überprüfung des Lifts vor dem Vorfall durch den TÜV erfolgte am 28. 7. 1995.

Das Hotel der beklagten Partei hat 60 Zimmer; am Tag des Vorfalles waren etwa 70 bis 80 Gäste registriert.

Die Klägerin begehrte Schmerzensgeld, Verunstaltungsentschädigung und Pflege-, Behandlungs- und Fahrtkosten in Höhe des Klagsbetrages sowie die Feststellung der Haftung der beklagten Partei für künftige Unfallfolgen aus dem Ereignis vom 10. 9. 1995.

Die beklagte Partei bestritt teilweise das Klagsvorbringen, beantragte die Abweisung des Klagebegehrens und brachte insbesondere vor, ein Grund für die Haftung der beklagten Partei liege nicht vor; die Verletzungen der Klägerin seien auf die Überlastung des Aufzuges zurückzuführen, die die beklagte Partei nicht hätte abwenden können. Ein Verstoß gegen die Verkehrssicherungspflicht im Rahmen des Beherbergungsvertrages sei nicht gegeben.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab. Es traf die eingangs wiedergegebenen Feststellungen und führte in rechtlicher Hinsicht aus, der beklagten Partei könne kein rechtswidriges, schuldhaftes Verhalten vorgeworfen werden. Der Lift sei ordnungsgemäß gewartet worden. Aus der Beschriftung mit der Angabe zur höchstzulässigen Belastung und der Abmessung der Kabine sei das beschränkte Fassungsvermögen hinreichend deutlich hervorgegangen. Ein im Aufzug mitfahrender "Liftboy" hätte die Überlastung allenfalls verhindern können, aber dadurch die Beförderungskapazität weiter vermindert. Eine solche anderweitige Überwachung sei dem Beherbergungsbetrieb nicht zumutbar.

Das Berufungsgericht gab der Berufung der Klägerin nicht Folge und erklärte die ordentliche Revision für nicht zulässig.

In rechtlicher Hinsicht führte es aus, eine (analoge) Gefährdungshaftung der beklagten Partei sei zu verneinen; der Begriff des "gefährlichen Betriebes" dürfe nicht so weit ausgelegt werden. Der Grund für die erweiterte Haftung des Unternehmers bei gefährlichen Betrieben liege darin, daß bei solchen Betrieben einen Unternehmer Handlungen gestattet werden, die verboten wäre, hätte die Rechtsordnung nur die gefährdeten Interessen Dritter im Auge. Der Unternehmer dürfe in derartigen Fällen "gewaltige Elementarkräfte entfesseln, schwere Massen mit ungeheurer Geschwindigkeit dahingleiten lassen, Zündstoffe erzeugen oder verwenden, den festen Boden untergraben oder den Luftraum unsicher machen". Es müsse sich also um Betriebe handeln, bei denen nicht bloß infolge zufälliger konkreter Umstände, sondern infolge ihrer allgemeinen Beschaffenheit die Interessen Dritter schon dadurch in einer das normale Maß der im modernen Leben stets bestehenden Gefährdung wesentlich übersteigenden Art gefährdet würden (EvBl 1973/175, 395 ua). Bei Anwendung dieser Grundsätze auf den vorliegenden Fall müsse man zum Ergebnis gelangen, daß ein Personenaufzug kein gefährlicher Betrieb sei, wobei der Oberste Gerichtshof in SZ 25/84 dem Betrieb eines Lastenaufzuges die Eigenschaft eines gefährlichen Betriebes abgesprochen habe. Die Gefährdungshaftung scheide also als Haftungsgrund aus.

Ziehe man eine Verschuldenhaftung der beklagten Partei aus dem Beherbergungsvertrag in Betracht, so scheide gleichfalls eine Haftung aus. Es stehe fest, daß das plötzliche Stehenbleiben des Lifts seine Ursache in der Überlastung hatte. Derartiges könnte die beklagte Partei nur durch ständige Überwachung (in allen Stockwerken) verhindern, womit die Verkehrssicherungspflicht überspannt würde. Ein (mitfahrender) Liftboy bzw die Befürchtung, mehr als vier Personen könnten den Lift benützen, kämen schon wegen der geringen Grundfläche von 1 x 1,2 m vernünftigerweise nicht in Betracht. Umsomehr hätten die Organe der beklagten Partei auf die Sinnhaftigkeit der Hinweisschilder vertrauen dürfen, da die Gewichtsbegrenzung der Größe der Kabine entsprach.

Die ordentliche Revision gemäß § 502 Abs 1 ZPO sei nicht zulässig, das Berufungsgericht sei zur Haftungsfrage der ständigen Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes gefolgt. Die ordentliche Revision gemäß Paragraph 502, Absatz eins, ZPO sei nicht zulässig, das Berufungsgericht sei zur Haftungsfrage der ständigen Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes gefolgt.

Gegen dieses Urteil richtet sich die außerordentliche Revision der Klägerin aus dem Grunde der unrichtigen rechtlichen Beurteilung mit dem Antrag, es abzuändern und dem Klagebegehren stattzugeben.

Die beklagte Partei beantragt, die Revision zurückzuweisen bzw ihr nicht Folge zu geben.

### **Rechtliche Beurteilung**

Die Revision ist zulässig, weil zur Frage der Eigenschaft eines Personenaufzuges als "gefährlicher Betrieb" höchstgerichtliche Rechtsprechung fehlt, bzw die zu einem Lastenaufzug ergangene Entscheidung (SZ 25/84) schon lange zurückliegt (2. 4. 1952) und einen abweichenden Sachverhalt betraf, nämlich den Fall eines Sturzes in den Schacht eines unzureichend gesicherten Lastenaufzuges. In dieser Entscheidung wurde die Eigenschaft des Lastenaufzuges in einem Gewerbebetrieb als gefährlicher Betrieb und damit die analoge Anwendung der Bestimmungen über die Gefährdungshaftung abgelehnt. Anders als die im vorliegenden Fall zu beurteilende möglicherweise unzureichende Sicherung gegen das infolge Überlastung des Aufzuges aufgetretene Absacken hängt die Sturzgefahr in einen Aufzugsschacht weniger mit dem Betrieb eines Aufzuges und damit mit seiner möglichen Eigenschaft als gefährlicher Betrieb zusammen, als mit fehlenden Sicherungen gegen den Absturz aus hoch gelegenen, für Personen zugänglichen Orten wie zB Balkonen, Gerüsten, Leitern usw. Mit anderen Worten die im Fall der Entscheidung SZ 25/84 abgelehnte Analogie zur Gefährlichkeit einer Hochspannungsanlage, einer Munitionsfabrik oder einer Fabrik leicht entzündlicher Gase verfehlt zum Teil die Besonderheit eines Aufzuges, wenn lediglich die unzureichende Sicherung des Aufzugsschachtes zu beurteilen war. Daher kann der Hinweis des Berufungsgerichtes auf die Entscheidung SZ 25/84 die Ablehnung der analogen Gefährdungshaftung für einen Personenaufzug nicht begründen, zumal bei einem Lastenaufzug bei bestimmungsgemäßen Gebrauch eine Gefährdung von Personen weitgehend ausgeschlossen werden kann. Es ist daher eine Stellungnahme zu dieser erheblichen Rechtsfrage im Sinne des § 502 Abs 1 ZPO geboten. Die Revision ist zulässig, weil zur Frage der Eigenschaft eines Personenaufzuges als "gefährlicher Betrieb" höchstgerichtliche Rechtsprechung fehlt, bzw die zu einem Lastenaufzug ergangene Entscheidung (SZ 25/84) schon lange zurückliegt (2. 4. 1952) und einen abweichenden Sachverhalt betraf, nämlich den Fall eines Sturzes in den Schacht eines unzureichend gesicherten Lastenaufzuges. In dieser Entscheidung wurde die Eigenschaft des Lastenaufzuges in einem Gewerbebetrieb als gefährlicher Betrieb und damit die analoge Anwendung der Bestimmungen über die Gefährdungshaftung abgelehnt. Anders als die im vorliegenden Fall zu beurteilende möglicherweise unzureichende Sicherung gegen das infolge Überlastung des Aufzuges aufgetretene Absacken hängt die Sturzgefahr in einen Aufzugsschacht weniger mit dem Betrieb eines Aufzuges und damit mit seiner möglichen Eigenschaft als gefährlicher Betrieb zusammen, als mit fehlenden Sicherungen gegen den Absturz aus hoch gelegenen, für Personen zugänglichen Orten wie zB Balkonen, Gerüsten, Leitern usw. Mit anderen Worten die im Fall der Entscheidung SZ 25/84 abgelehnte Analogie zur Gefährlichkeit einer Hochspannungsanlage, einer Munitionsfabrik oder einer Fabrik leicht entzündlicher Gase verfehlt zum Teil die Besonderheit eines Aufzuges, wenn lediglich die unzureichende Sicherung des Aufzugsschachtes zu beurteilen war. Daher kann der Hinweis des Berufungsgerichtes auf die Entscheidung SZ 25/84 die Ablehnung der analogen Gefährdungshaftung für einen Personenaufzug nicht begründen, zumal bei einem Lastenaufzug bei bestimmungsgemäßen Gebrauch eine Gefährdung von Personen weitgehend ausgeschlossen werden kann. Es ist daher eine Stellungnahme zu dieser erheblichen Rechtsfrage im Sinne des Paragraph 502, Absatz eins, ZPO geboten.

In Lehre und Rechtsprechung (siehe insb SZ 68/180 mwN) ist für das Schadenersatzrecht anerkannt, daß neben dem im Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuch umfassend und allgemein geregelten Verschuldensprinzip auch das Gefährdungsprinzip ein das Schadenersatzrecht beherrschendes System ist. Der Grund für diese Haftungserweiterung liegt darin, daß dem Unternehmer eines gefährlichen Betriebes Handlungen gestattet werden, die bei Berücksichtigung nur der gefährdeten Interessen Dritter verboten wären.

In der Lehre war es vor allem Koziol (Umfassende Gefährdungshaftung durch Analogie?, FS Wilburg, 1975, 173; Haftpflichtrecht I3, 3 mwN in FN 13 und 14 und 218 mwN in FN 21 und 22, und II2, 575; in Bydlinski ua [Hrsg], Das bewegliche System im geltenden und künftigen Recht, 1986, Bewegliches System und Gefährdungshaftung 51; vgl auch Koziol/Welser, Grundriß I10 498) der sich eingehend mit der Analogie befaßt hat. Er tritt für eine - im Wege der Rechtsanalogie - zu gewinnende allgemeine Gefährdungshaftung ein (Haftpflichtrecht II2, 578 ff). In der Lehre war es vor allem Koziol (Umfassende Gefährdungshaftung durch Analogie?, FS Wilburg, 1975, 173; Haftpflichtrecht I3, 3 mwN in FN 13 und 14 und 218 mwN in FN 21 und 22, und II2, 575; in Bydlinski ua [Hrsg], Das bewegliche System im geltenden und künftigen Recht, 1986, Bewegliches System und Gefährdungshaftung 51; vergleiche auch Koziol/Welser, Grundriß I10 498) der sich eingehend mit der Analogie befaßt hat. Er tritt für eine - im Wege der Rechtsanalogie - zu gewinnende allgemeine Gefährdungshaftung ein (Haftpflichtrecht II2, 578 ff).

Ansatzpunkt für die Analogie zur Gefährdungshaftung ist eine, von der Rechtsordnung nicht verbotene besondere Gefährdung (Koziol Haftpflichtrecht I3, 218 mwN in FN 23); diese Gefährdung ist im Sinne des beweglichen Systems (dazu Koziol, Bewegliches System und Gefährdungshaftung aaO 51, 59) durch ein Zusammenspiel mehrerer, abstufbarer Elemente zu prüfen. Es kommt sowohl auf einen hohen Grad der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintrittes, als auch auf die außergewöhnliche Höhe des möglicherweise eintretenden Schadens an. Diese Qualifizierung ist deshalb erforderlich, weil sich die Haftungsvoraussetzungen, insbesondere die Befreiungsgründe nach dem Grad der Gefährlichkeit richten (vgl. SZ 68/180 = JBl 1996, 446 mit Anm. Jabornegg: Schädliche Metallstaubemissionen). Die Novellierung des EKHG im Jahre 1977 (BGBl Nr 676), wodurch Schlepplifte in den Anwendungsbereich einbezogen wurden, hat im Bereich dieses Gesetzes eine Änderung bewirkt, wodurch die Grenze zwischen gefährlichem und nicht gefährlichem Betrieb jedoch nicht verändert wurde. Im Ausschlußbericht (756 BlgNR XIV GP; der Novelle lag ein Initiativantrag zugrunde, ein RV liegt demnach nicht vor) wird ausgeführt: "Schließlich ist zu beachten, daß Schlepplifte einerseits in der Geschwindigkeit der Beförderung, der Vielzahl an gleichzeitig beförderten Personen, wie auch der fehlenden Möglichkeit des Anhaltens (Abschaltens) durch den Fahrgast, Sesselliften, die bereits bisher unter die Bestimmung des EKHG fallen, gleichen bzw. diese sogar übertreffen...". Daraus kann geschlossen werden, daß der Gesetzgeber die Schwelle, ab welcher Gefährdung ein gefährlicher Betrieb anzunehmen sei, nicht heruntersetzen wollte (vgl. zur Gefährlichkeit eines Schlepplifts: 2 Ob 2433/96z). Davon ausgehend hat sich zur Frage nach dem Vorliegen eines gefährlichen Betriebes durch die Novelle zum EKHG nichts geändert und es hat die Beantwortung der Frage nach einer analogen Anwendung sich an den in Rechtsprechung und Lehre gewonnenen Grundsätzen zu orientieren. Bei der Beurteilung, ob ein gefährlicher Betrieb vorliegt, neigt die Rechtsprechung zu einem restriktiven Verständnis. Ein Betrieb ist nur dann gefährlich, wenn die mit dem Betrieb verbundene Gefahr nach der Art des Betriebes regelmäßig und ganz allgemein vorhanden ist, nicht aber schon dann, wenn der Betrieb erst aufgrund besonderer Umstände gefährlich wird (EvBl 1992/132, 584).

Ansatzpunkt für die Analogie zur Gefährdungshaftung ist eine, von der Rechtsordnung nicht verbotene besondere Gefährdung (Koziol Haftpflichtrecht I3, 218 mwN in FN 23); diese Gefährdung ist im Sinne des beweglichen Systems (dazu Koziol, Bewegliches System und Gefährdungshaftung aaO 51, 59) durch ein Zusammenspiel mehrerer, abstufbarer Elemente zu prüfen. Es kommt sowohl auf einen hohen Grad der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintrittes, als auch auf die außergewöhnliche Höhe des möglicherweise eintretenden Schadens an. Diese Qualifizierung ist deshalb erforderlich, weil sich die Haftungsvoraussetzungen, insbesondere die Befreiungsgründe nach dem Grad der Gefährlichkeit richten (vergleiche SZ 68/180 = JBl 1996, 446 mit Anmerkung Jabornegg: Schädliche Metallstaubemissionen). Die Novellierung des EKHG im Jahre 1977 (BGBl Nr 676), wodurch Schlepplifte in den Anwendungsbereich einbezogen wurden, hat im Bereich dieses Gesetzes eine Änderung bewirkt, wodurch die Grenze zwischen gefährlichem und nicht gefährlichem Betrieb jedoch nicht verändert wurde. Im Ausschlußbericht (756 BlgNR römisch XIV GP; der Novelle lag ein Initiativantrag zugrunde, ein RV liegt demnach nicht vor) wird ausgeführt: "Schließlich ist zu beachten, daß Schlepplifte einerseits in der Geschwindigkeit der Beförderung, der Vielzahl an gleichzeitig beförderten Personen, wie auch der fehlenden Möglichkeit des Anhaltens (Abschaltens) durch den Fahrgast, Sesselliften, die bereits bisher unter die Bestimmung des EKHG fallen, gleichen bzw. diese sogar übertreffen...". Daraus kann geschlossen werden, daß der Gesetzgeber die Schwelle, ab welcher Gefährdung ein gefährlicher Betrieb anzunehmen sei, nicht heruntersetzen wollte (vergleiche zur Gefährlichkeit eines Schlepplifts: 2 Ob 2433/96z). Davon ausgehend hat sich zur Frage nach dem Vorliegen eines gefährlichen Betriebes durch die Novelle zum EKHG nichts geändert und es hat die Beantwortung der Frage nach einer analogen Anwendung sich an den in Rechtsprechung und Lehre gewonnenen Grundsätzen zu orientieren. Bei der Beurteilung, ob ein gefährlicher Betrieb vorliegt, neigt die Rechtsprechung zu einem restriktiven Verständnis. Ein Betrieb ist nur dann gefährlich, wenn die mit dem Betrieb verbundene Gefahr nach der Art des Betriebes regelmäßig und ganz allgemein vorhanden ist, nicht aber schon dann, wenn der Betrieb erst aufgrund besonderer Umstände gefährlich wird (EvBl 1992/132, 584).

Zufolge dieser Erwägungen zum Gefahrenpotential eines gefährlichen Betriebes ist ein Personenaufzug unter Berücksichtigung des modernen Standards an Sicherheitseinrichtungen nicht als gefährlicher Betrieb anzusehen, weil der Grad der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintrittes als äußerst gering einzuschätzen ist. Mag auch zunächst der Gesichtspunkt der Personenbeförderung in einem Aufzug Parallelen zur Personenbeförderung in einem Kraftfahrzeug zeigen, so ist bei dem Personenaufzug eine Gefährdung von außerhalb der Aufzugskabine befindlichen Personen und Gegenständen - anders als bei einem Kfz - äußerst unwahrscheinlich, zumal der Aufzug an eine feste Bahn gebunden ist, die er nicht verlassen kann. Die sich daraus ergebende Parallele zur Eisenbahn schließt aber eine Analogie deshalb

aus, da in einem Personenaufzug die Zahl der beförderten Personen wesentlich geringer ist, ebenso die zurückgelegte Wegstrecke und überdies ein Kontakt mit anderen Verkehrsmitteln (vgl. Eisenbahnkreuzungsverordnung) bei einem Aufzug auszuschließen ist, weil er seine Bahn ausschließlich benützt. Die Gefährdung durch die Vertikalbewegung ist durch die Führung in seitlichen Schienen und der zusätzlichen doppelten Sicherung über ein Tragseil in Verbindung mit automatischen Bremseinrichtungen als äußerst gering einzuschätzen (und dies nicht nur im Vergleich zur Luftfahrt). Bei Berücksichtigung dieser Umstände ist das Gefährdungspotential bei einem Personenaufzug entscheidend geringer, sodaß die Eigenschaft als gefährlicher Betrieb verneint werden muß. Der Unfallhergang zeigt, daß zur Verletzung der Klägerin keine besondere Gefährlichkeit des Personenaufzuges geführt hat, sondern vielmehr das rasche Ansprechen der Sicherheitseinrichtungen des Aufzuges, nämlich die Bremsvorrichtung für den Fall einer Überlast. Es mag zwar Aufzüge geben, die bei Anzeige einer Überlast sich gar nicht in Bewegung setzen lassen bzw. die mit abgestufter Geschwindigkeit langsamer Bremsen, doch sind diese besonderen Einrichtungen regelmäßig nur bei größeren Personenaufzügen vorhanden. Das Fehlen dieser zusätzlichen Einrichtungen wurde bei den wiederholten Untersuchungen des Aufzuges durch den TÜV nicht beanstandet. Die Überlastung des Aufzuges hat gemäß seiner Beschaffenheit eine Notbremsung ausgelöst. Die dadurch möglicherweise verursachten Verletzungen der Klägerin sind ebensowenig ein Indiz für die Gefährlichkeit des Aufzuges wie etwa Verletzungen, die bei einem Kraftfahrzeug durch den Sicherheitsgurt oder durch den Airbag herbeigeführt werden können. Diese Verletzungen werden als nahezu unvermeidlich zur Abwehr schwerer wiegender in Kauf genommen (vgl. die Gurtenanlegepflicht gemäß Art III Abs 1 der 3. KFG-Novelle BGBl 1976/352). Das Fehlen einer weniger heftig ansprechenden Bremseinrichtung bei Überlast kann beim Betrieb eines Personenaufzuges nicht als eine Gefahr in der Beschaffenheit oder als ein Versagen der Verrichtungen (vgl. § 9 Abs 1 EKHG) eine analoge Haftung begründen, denn die Bremsung bei Überlast muß auf kürzester Strecke erfolgen können. Wenn die Überlastung nämlich in einem tiefer gelegenen Stockwerk oder im Kellergeschoß erfolgte, würde eine behutsamere Bremsung mit einer längeren Bremsstrecke zu erheblichen Gefahren führen. Zuzufolge dieser Erwägungen zum Gefahrenpotential eines gefährlichen Betriebes ist ein Personenaufzug unter Berücksichtigung des modernen Standards an Sicherheitseinrichtungen nicht als gefährlicher Betrieb anzusehen, weil der Grad der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintrittes als äußerst gering einzuschätzen ist. Mag auch zunächst der Gesichtspunkt der Personenbeförderung in einem Aufzug Parallelen zur Personenbeförderung in einem Kraftfahrzeug zeigen, so ist bei dem Personenaufzug eine Gefährdung von außerhalb der Aufzugskabine befindlichen Personen und Gegenständen - anders als bei einem Kfz - äußerst unwahrscheinlich, zumal der Aufzug an eine feste Bahn gebunden ist, die er nicht verlassen kann. Die sich daraus ergebende Parallele zur Eisenbahn schließt aber eine Analogie deshalb aus, da in einem Personenaufzug die Zahl der beförderten Personen wesentlich geringer ist, ebenso die zurückgelegte Wegstrecke und überdies ein Kontakt mit anderen Verkehrsmitteln (vergleiche Eisenbahnkreuzungsverordnung) bei einem Aufzug auszuschließen ist, weil er seine Bahn ausschließlich benützt. Die Gefährdung durch die Vertikalbewegung ist durch die Führung in seitlichen Schienen und der zusätzlichen doppelten Sicherung über ein Tragseil in Verbindung mit automatischen Bremseinrichtungen als äußerst gering einzuschätzen (und dies nicht nur im Vergleich zur Luftfahrt). Bei Berücksichtigung dieser Umstände ist das Gefährdungspotential bei einem Personenaufzug entscheidend geringer, sodaß die Eigenschaft als gefährlicher Betrieb verneint werden muß. Der Unfallhergang zeigt, daß zur Verletzung der Klägerin keine besondere Gefährlichkeit des Personenaufzuges geführt hat, sondern vielmehr das rasche Ansprechen der Sicherheitseinrichtungen des Aufzuges, nämlich die Bremsvorrichtung für den Fall einer Überlast. Es mag zwar Aufzüge geben, die bei Anzeige einer Überlast sich gar nicht in Bewegung setzen lassen bzw. die mit abgestufter Geschwindigkeit langsamer Bremsen, doch sind diese besonderen Einrichtungen regelmäßig nur bei größeren Personenaufzügen vorhanden. Das Fehlen dieser zusätzlichen Einrichtungen wurde bei den wiederholten Untersuchungen des Aufzuges durch den TÜV nicht beanstandet. Die Überlastung des Aufzuges hat gemäß seiner Beschaffenheit eine Notbremsung ausgelöst. Die dadurch möglicherweise verursachten Verletzungen der Klägerin sind ebensowenig ein Indiz für die Gefährlichkeit des Aufzuges wie etwa Verletzungen, die bei einem Kraftfahrzeug durch den Sicherheitsgurt oder durch den Airbag herbeigeführt werden können. Diese Verletzungen werden als nahezu unvermeidlich zur Abwehr schwerer wiegender in Kauf genommen (vergleiche die Gurtenanlegepflicht gemäß Art III Absatz eins, der 3. KFG-Novelle BGBl 1976/352). Das Fehlen einer weniger heftig ansprechenden Bremseinrichtung bei Überlast kann beim Betrieb eines Personenaufzuges nicht als eine Gefahr in der Beschaffenheit oder als ein Versagen der Verrichtungen (vergleiche Paragraph 9, Absatz eins,

EKHG) eine analoge Haftung begründen, denn die Bremsung bei Überlast muß auf kürzester Strecke erfolgen können. Wenn die Überlastung nämlich in einem tiefer gelegenen Stockwerk oder im Kellergeschoß erfolgte, würde eine behutsamere Bremsung mit einer längeren Bremsstrecke zu erheblichen Gefahren führen.

Zusammengefaßt ist ein Personenaufzug nicht als gefährlicher Betrieb zu beurteilen; mangels eines sonstigen Haftungsgrundes ist daher der Revision nicht Folge zu geben.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 41, 50 ZPODie Kostenentscheidung gründet sich auf die Paragraphen 41,, 50 ZPO.

**Anmerkung**

E51814 08A01037

**European Case Law Identifier (ECLI)**

ECLI:AT:OGH0002:1998:0080OB00103.97Y.1015.000

**Dokumentnummer**

JJT\_19981015\_OGH0002\_0080OB00103\_97Y0000\_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](http://www.jusline.at)