

TE OGH 1992/2/26 20b62/91

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 26.02.1992

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Kralik als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Melber, Dr. Zehetner, Dr. Niederreiter und Dr. Schinko als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Hannes S******, vertreten durch Dr. Andreas Brugger, Rechtsanwalt in Innsbruck, wider die beklagte Partei REPUBLIK ÖSTERREICH, vertreten durch die Finanzprokuratur, Singerstraße 17-19, 1011 Wien, diese vertreten durch Dr. Herbert Hillebrand und Dr. Walter Heel, Rechtsanwälte in Innsbruck, wegen S 109.000 sA, infolge Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Innsbruck als Berufungsgerichtes vom 6. September 1991, GZ 4 R 139/91-14, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Urteil des Landesgerichtes Innsbruck vom 22. November 1990, GZ 6 Cg 197/90-9, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung den Beschuß

gefaßt:

Spruch

Der Revision wird Folge gegeben.

Das angefochtene Urteil wird aufgehoben und die Rechtssache zur ergänzenden Verhandlung und neuerlichen Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens sind gleich weiteren Kosten des Berufungsverfahrens zu behandeln.

Text

Begründung:

Am 2. Juni 1987 gegen 23 Uhr fuhr der Kläger auf der Inntal-Autobahn von Innsbruck in Richtung Telfs. Zwischen Zirl und Pettnau im Bereich des Straßenkilometers 93,5 bis 94 kollidierte er mit einer Geschwindigkeit von zumindest 130 km/h und eingeschaltetem Fernlicht mit einem die Fahrbahn querenden Hirsch.

Der Kläger begeht einen Schadenersatzbetrag von S 109.000 samt 12 % Zinsen seit 1. Juni 1990 und 20 % Mehrwertsteuer aus den Zinsen. Er brachte vor, an seinem PKW sei durch den Unfall ein Totalschaden eingetreten. Die Beklagte sei grob fahrlässig als Straßenerhalterin ihrer privatrechtlichen Verkehrssicherungspflicht nicht nachgekommen. Sie habe insbesondere gegen § 7 BStG verstoßen, wonach sie verpflichtet gewesen wäre, für geeignete Maßnahmen zu sorgen, um die Gefahr von Wildunfällen im Bereich der Unfallstelle zu vermindern bzw. überhaupt zu verhindern. Die Unfallstelle sei nämlich besonders wildwechselgefährdet, so daß sich bereits vor Errichtung der Autobahn auf der dort parallel verlaufenden Bundesstraße zahlreiche Wildunfälle ereignet hätten und sich auch nach Eröffnung des Autobahnteilstückes im Jahre 1980 jährlich 3 bis 4 Wildunfälle immer in dem selben Bereich ereignet hätten. Die Beklagte wäre verpflichtet gewesen, bei der Planung und Errichtung der Autobahn entsprechende Informationen einzuholen und für die Sicherheit zu sorgen. Erst recht hätte sich ihre Verpflichtung

hiezu ergeben, nachdem sich nach der Inbetriebnahme gezeigt habe, daß an dieser Stelle besondere Gefahren durch den Wildwechsel gegeben seien. Zumutbare Maßnahmen, die zu ergreifen gewesen wären, seien vor allem die Errichtung eines Wildschutzaunes, der auf 500 m Länge lediglich S 100.000 bis S 200.000 koste, was ein verhältnismäßig geringer Aufwand sei; zumindest aber rückstrahlende Vorrichtungen, sowie die Anbringung von Gefahrenzeichen (§ 50 Z 13 b StVO) und einer Geschwindigkeitsbegrenzung. Am augenscheinlichsten stelle sich der extreme Sorgfaltswiderstand der Beklagten in der Dienstanweisung des Bundesministeriums vom 6. April 1984 dar, wonach angeordnet worden sei, daß Wildschutzzäune nur dann zu errichten seien, wenn mehr als 5 Wildunfälle pro Jahr und Kilometer gemeldet würden; im Ergebnis nehme damit die Beklagte 5 Tote pro Jahr und Kilometer sowie Sachschäden in Millionenhöhe in Kauf, bevor sie sich dazu entschließe, einen Betrag von S 100.000 bis S 200.000 für die Errichtung eines 500 m langen Wildschutzaunes auszugeben. Das Klagebegehren werde auf sämtliche in Betracht kommende Rechtsvorschriften, insbesondere auch auf das Amtshaftungsgesetz gestützt (weil die Entscheidung, ob und wo Straßenverkehrszeichen aufzustellen seien, in den Bereich der Hoheitsverwaltung falle).

Die Beklagte wendete ein, es habe keine gesetzliche Verpflichtung bestanden, wonach sie die Autobahn einzuzäunen gehabt hätte; dies schon deshalb nicht, weil die in der vom zuständigen Bundesministerium erlassenen Dienstanweisung enthaltene Mindestzahl von Wildunfällen pro Kilometer und Jahr im fraglichen Bereich nicht erreicht worden sei. Unrichtig sei, daß der Unfallsbereich durch Wildwechsel besonders gefährdet sei. Erst am 8. Juli 1987 habe die Gemeinde Zirl wegen Maßnahmen zur Verhinderung der Wildwechselgefahr in diesem Bereich interveniert, worauf dann auch ein Wildschutzaun aufgestellt worden sei. Es sei aber völlig unzumutbar, in größerem Umfang Wildschutzzäune zu errichten, weil hiefür unangemessen hohe Beträge ausgegeben werden müßten. Eine Haftung der Beklagten nach § 1319 a ABGB scheide aus, weil die Organe der Beklagten keine grobe Fahrlässigkeit trüfe, zumal sie die interne Dienstanweisung beachtet hätten. Letztere sei von der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen im Österreichischen Ingenieur- und Architektenverein erarbeitet worden und stelle gewissermaßen den technischen Stand des Straßenbauwesens, insbesondere auch bezüglich der nicht gesetzlich geregelten Sicherungseinrichtungen dar. Sofern der Klagsanspruch auf das Amtshaftungsgesetz gestützt werde, werde mangelnde Passivlegitimation eingewendet. Der geltend gemachte Schaden werde auch der Höhe nach bestritten. Zu berücksichtigen sei auch ein Mitverschulden des Klägers, der eine überhöhte Geschwindigkeit eingehalten habe. Mehr als die gesetzlichen Zinsen stünden nicht zu, da nie eine Aufforderung zur Bevorschussung der Wiederbeschaffungskosten erfolgt sei.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab. Es stellte folgenden Sachverhalt fest:

Das Jagdrevier Zirl-West umfaßt ca. 750 ha. Auf 100 ha kommen durchschnittlich etwa 2 bis 3 Stück Rehwild, weiters auf das gesamte Jagdrevier ca. 15 bis 20 Stück Rotwild. Dieses Jagdrevier grenzt auf eine Länge von rund 4 km an die Autobahn und reicht von "Zirl-Bahnhof" bis Dirschenbach. Als im Jahre 1980 das letzte Autobahn-Teilstück bis Telfs-West eröffnet wurde, waren, der damals geltenden internen Dienstanweisung des Bundesministeriums für Bauten und Technik entsprechend, wo die Autobahn in Waldgebieten geführt ist, Wildschutzzäune errichtet worden. Wo die Autobahn zwischen Feldern angelegt ist, wie im Bereich Dirschenbach, wurden keine Wildsicherungsmaßnahmen getroffen. Im Gebiet Dirschenbach führt die Autobahn auf einer Länge von rund 500 m unmittelbar am Jagdrevier Zirl-West vorbei. In diesem Bereich waren weder Wildschutzzäune geplant noch errichtet worden, da der Beklagte ein häufiger Wildwechsel nicht bekannt war. Eine gesonderte Informationsaufnahme der Bundesstraßenverwaltung bezüglich eines allenfalls bestehenden erhöhten Wildwechsels im Raum Dirschenbach war zum damaligen Zeitpunkt allerdings auch nicht erfolgt. Die Jagdberechtigten hatten keinerlei Anregungen bezüglich Wildschutzmaßnahmen gemacht. Auf der in diesem Bereich parallel zur Autobahn verlaufenden Bundesstraße ereigneten sich in den Jahren 1972 bis 1982 im Revier Zirl-West regelmäßig 15 bis 20 Wildunfälle jährlich. Einmal wurden sogar 33 Wildunfälle in einem Jahr gezählt. Auf der Autobahn ereigneten sich in diesem Bereich nach ihrer Eröffnung zunächst wenig Unfälle. Nach einiger Zeit nahm die Zahl der Wildunfälle jedoch zu. Zwischen 1980 und 1982 waren insgesamt ca. 5 bis 6 Rehe und ein Hirsch in Unfälle auf dem rund 4 km langen Autobahnabschnitt zwischen "Zirl-Bahnhof" und Dirschenbach verwickelt. In den folgenden Jahren 1983 bis 1986 ereigneten sich dort jährlich ca. 5 bis 6 Wildunfälle. Die Straßenmeisterei wurde nicht von allen Wildunfällen verständigt. Von 1983 bis 1986 und dann wieder ab 1987 war nach der Dienstanweisung des Bundesministeriums für Bauten und Technik aus dem Jahre 1984 die Errichtung von Wildschutzzäunen an Autobahnen erst dann vorgesehen, wenn mehr als 5 Wildunfälle mit Sach- oder Personenschäden pro Kilometer und Jahr gemeldet wurden (Punkt 4.1 der Dienstanweisung). Nach Punkt 3.1 der

Dienstanweisung wäre ein Wildschutzaun erst bei einer Rehwildpopulationsdichte von mehr als 10 Stück pro 100 ha notwendig gewesen. Eine derartige Populationsdichte war nicht vorhanden, auch die Anzahl der Wildunfälle im Bereich Dirschenbach war stets unter der im Punkt

4.1 der Dienstanweisung festgelegten Marke pro Jahr und Kilometer. Im Jahre 1987 ereigneten sich bis zum Unfall des Klägers auf dem 4 km langen Autobahnabschnitt insgesamt 3 Unfälle, die durch Wild auf der Fahrbahn verursacht wurden. Die für die Errichtung von Wildschutzzäunen in der Dienstanweisung vorgesehene Zahl von 5 Wildunfällen pro Jahr und Kilometer wurde im Bereich Dirschenbach jedenfalls nie erreicht. Erst der Unfall des Klägers gab den Ausschlag dafür, daß die Autobahnmeisterei Zirl die Errichtung von Wildschutzzäunen im Bereich von "Zirl-West-Dirschenbach" anregte. Der Wildschutzaun wurde im Herbst 1988 fertiggestellt, es handelt sich um einen 400 bis 500 m langen Zaun, der ca. 1,5 m hoch ist und vor dem sich eine Senke befindet, die den Zaun für das Wild noch höher erscheinen läßt. Seit Fertigstellung dieses Zaunes wurden im Bereich Dirschenbach keine Wildunfälle auf der Autobahn mehr bekannt. Der Wildwechsel hat sich nunmehr in diesem Bereich auf Grund baulicher Maßnahmen im Bereich Inzing und der erhöhten Fahrzeugfrequenz auf der Autobahn überhaupt erheblich reduziert. Der PKW des Klägers kollidierte ohne Bremsung mit dem Hirsch. Es kann nicht festgestellt werden, ob sich das Tier bei Herannahen des PKW bereits auf der Fahrbahn befand oder ob es erst unmittelbar vor dem PKW auf die Fahrbahn gesprungen war. Im Bereich der Unfallstelle befanden sich keine Wildschutzzäune, auch kein Gefahrenzeichen "Achtung Wildwechsel" und auch keine Geschwindigkeitsbeschränkung. Am PKW entstand durch die Kollision Totalschaden. Der Kläger hatte den PKW ca. 1 Woche vor dem Unfall um S 125.000 gekauft. Die Reparaturkosten hätten S 127.468 gekostet. Der Kläger verkaufte das Wrack um S 20.000, für das Abschleppen bezahlte er einige hundert Schilling. Der Kläger nimmt Bankkredit in der Höhe von mindestens S 109.000 in Anspruch, der mit 11,25 % jährlich zu verzinsen ist.

Rechtlich führte das Erstgericht aus, das Klagebegehren bestehe nicht zu Recht, da die Beklagte die Wegehalterpflicht weder vorsätzlich noch grob fahrlässig vernachlässigt habe. Daß im Unfallsbereich kein Wildschutzaun errichtet worden sei, habe der Dienstanweisung aus 1984 entsprochen. Die inhaltliche Ausgestaltung der Dienstanweisung begründe kein die Beklagte zum Schadenersatz verpflichtendes Organisationsverschulden. Der Beklagten sei es arbeitstechnisch und auch aus Kostengründen nicht zumutbar, überall dort, wo ein Wildunfall passiere, einen Wildschutzaun zu errichten. Die in der Dienstanweisung festgelegte Mindestzahl von 5 Wildunfällen sei eben Ergebnis der Abwägung des dem Straßenbenutzer zumutbaren Risikos, in einen Wildunfall verwickelt zu werden, und der der Beklagten zumutbaren Errichtung von Wildschutzzäunen. Weil die Wildunfallshäufigkeit im Bereich Dirschenbach bis zum Unfall des Klägers nicht dazu geeignet gewesen sei, die Notwendigkeit der Errichtung entsprechender Straßenverkehrszeichen zu bedingen, liege auch in der Unterlassung der Errichtung von Gefahrenzeichen oder der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen keine haftungsbegründende Fahrlässigkeit der Organe der beklagten Partei. Auch eine Amtshaftung mit dem gegenüber § 1319 a ABGB erweiterten Haftungsmaßstab greife nicht Platz.

Das Berufungsgericht gab der Berufung des Klägers nicht Folge und sprach aus, daß die ordentliche Revision zulässig sei. Das Berufungsgericht führte aus, die Beweisrüge des Klägers richte sich gegen die Feststellung, daß sich die im Ersturteil aufgezählten Wildunfälle auf dem rund 4 km langen Autobahnabschnitt zwischen Zirl-Bahnhof und Dirschenbach ereigneten. Nach den Beweisergebnissen hätte sich der Großteil der Unfälle auf dem 500 m langen Autobahnabschnitt bei Dirschenbach ereignet, der eine durch Wildwechsel besonders gefährdete Stelle sei. Das Berufungsgericht führte dazu aus, es werde hier ein sekundärer Verfahrensmangel geltend gemacht. Es sei zwar zutreffend, daß nach den Beweisergebnissen der Großteil der Wildunfälle sich auf dem ca. 500 m langen Teilstück der Autobahn bei Dirschenbach ereignet habe, auf welchem auch der Unfall des Klägers stattgefunden habe. Daß dies der gefährlichste Bereich gewesen sei, ergebe sich auch insbesondere daraus, daß dann lediglich in diesem Bereich nach dem Unfall des Klägers ein Wildschutzaun errichtet worden sei und daß dieser (freilich neben einigen anderen Ursachen) die Zahl der Wildunfälle auf dem gesamten 4 km langen Teilstück der Autobahn auf Null habe sinken lassen. Einer ergänzenden Feststellung in diesem Sinn bedürfe es aber deshalb nicht, weil letzterer Umstand vom Erstgericht ohnedies festgestellt worden sei und daraus eben die hier vom Kläger gewünschten zusätzlichen Feststellungen erschlossen werden können.

Zur Rechtsrüge führte das Berufungsgericht aus, nach § 7 BStG seien Bundesstraßen derart zu planen, zu bauen und zu erhalten, daß sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenutzern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch

Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützbar seien, wobei auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen sei. Zutreffend sei auch die Auffassung des Klägers, daß trotz der gemäß Art. 11 Abs. 1 Z 4 BVG gegebenen Zuständigkeit des Landes Tirols für die Vollziehung im Bereiche der Straßenpolizei, sich an der Verpflichtung der Beklagten als Errichterin und Erhalterin der Autobahn, zu veranlassen, daß eine gefährliche Straßenstelle entsprechend gekennzeichnet werde, nichts ändere. Zwar fielet die Bestimmung eines Aufstellungsplatzes für Verkehrsschilder (als Bereich der Hoheitsverwaltung) in die Zuständigkeit des Landes Tirol, doch berechtige dies nicht die Beklagte, bis zu einer entsprechenden Entscheidung der Straßenaufsichtsbehörde einfach abzuwarten; sie habe vielmehr diese Aufstellung zu veranlassen oder, falls dies nicht möglich sei, gleich dem Eigentümer eines Grundstücks selbst alles vorzukehren, um auf die Gefahr aufmerksam zu machen oder sie zu beseitigen. Auf die Bestimmungen des § 98 Abs 3 und 4 StVO sei zu verweisen, die ebenso wie § 7 Abs 1 BStG als Schutzgesetz zu Gunsten aller Verkehrsteilnehmer bewertet werde. Aus dem Schutzgesetzcharakter dieser Normen ergebe sich die grundsätzliche Beweislast der Beklagten dafür, daß der im Falle ihrer Verletzung entstandene Schaden in gleicher Weise auch sonst eingetreten wäre; in dieser Richtung habe die Beklagte nicht einmal entsprechende Behauptungen aufgestellt, geschweige denn der Beweislast genügt. Der Kläger habe in erster Instanz zwar die Haftung der Beklagten ausdrücklich auf hoheitsrechtliches Verhalten gestützt und Amtshaftungsansprüche geltend gemacht, die, wie er in der Berufung nun selbst zugestehe, nicht gegen den Bund, sondern gegen das Land Tirol zu richten wären (ein Fall der solidarischen Haftung des Bundes mit dem Land Tirol im Sinne von § 1 Abs 3 AHG in der Fassung WGN 1989 liege nicht vor). Der Kläger habe seine Ansprüche in erster Instanz aber nicht ausschließlich auf ein hoheitsrechtliches Fehlverhalten der Beklagten, sondern darüber hinaus auf alle in Frage kommenden Rechtsvorschriften gestützt und insbesondere auch die Verpflichtung der Beklagten als Straßenerhalterin zur Aufstellung der Gefahrenzeichen (§ 50 Z 13 b StVO) behauptet. Die nun in der Berufung ausschließlich erfolgte Ableitung der Verpflichtung der Beklagten zur Aufstellung dieses Gefahrenzeichens aus der Funktion der Beklagten als Straßenerrichterin bzw. -erhalterin verstöße daher nicht etwa gegen das Neuerungsverbot. Daß die für eine Sicherung der Unfallstelle gegen Wildunfälle denkbaren Sicherungsmaßnahmen in finanzieller Hinsicht für die Beklagte nicht unzumutbar wären, könne unterstellt werden. Angesichts des denkbar geringen Aufwandes für die Aufstellung von Gefahrenzeichen könne diesbezüglich überhaupt kein Zweifel sein. Aber selbst der Aufwand für die Absicherung durch Wildschutzzäune im Gefahrenbereich könne für die Beklagte in finanzieller Hinsicht nicht unzumutbar gewesen sein, sei dieser Aufwand doch mittlerweile tatsächlich getätigt worden. Die Beklagte habe also den mit der Errichtung eines Wildschutzaunes im fraglichen Bereich erforderlichen Aufwand angesichts der dort gegebenen Gefahrenlage selbst für zumutbar erachtet. Aus diesem Grund bedürfe es keiner weiteren Feststellungen über die Höhe des Aufwandes.

Trotzdem sei der Berufung des Klägers nicht Folge zu geben, weil die weitere Voraussetzung der Wegehalterhaftung nach § 1319 a ABGB, nämlich daß der Mangel des Weges vorsätzlich oder grob fahrlässig durch den Wegehalter selbst oder seine Leute verschuldet worden sei, nicht gegeben sei. Zur besseren Beurteilung dieser Rechtssache werde aus der Dienstanweisung des Bundesministeriums für Bauten und Technik aus dem Jahr 1984 noch folgendes festgestellt:

"Die Dienstanweisung galt sowohl für bestehende als auch für geplante Freilandstrecken von Bundesstraßen. Sie sieht unter anderem künstliche Wildschutzmaßnahmen (Wildwarn- bzw. Reflexeinrichtungen und Wildzäune) vor. Als Maßnahmen bei neuen Straßenabschnitten sind ab der vom Erstgericht bereits festgestellten Rehpopulationsdichte Schutzmaßnahmen in Form von Wildschutzzäunen vorgesehen, wobei Wald- und Augebiete sowie Zwangswechsel von Schalenwild besonders berücksichtigt werden sollten. Sofern nicht im Zug der Projektierung die Notwendigkeit von Wildschutzeinrichtungen eindeutig geklärt werden könne, seien Schutzmaßnahmen an Bundesstraßen - bis auf begründete Ausnahmefälle - erst nach einer Eingewöhnungszeit für das Wild von 5 Jahren ab Verkehrsfreigabe ins Auge zu fassen. In einzelnen begründeten Ausnahmefällen sei für Art und Umfang von allfälligen Schutzmaßnahmen jeweils die Zustimmung des Bundesministeriums für Bauten und Technik einzuholen. Bei bestehenden Straßenabschnitten sei der Einsatz von Wildschutzmaßnahmen bei einem Beurteilungszeitpunkt mindestens 5 Jahre nach Verkehrsfreigabe jeweils unter Zugrundelegung der bei der Exekutive gemeldeten Zahl von Wildunfällen mit Sach- oder Personenschaden (einschließlich der Aufzeichnungen aus dem Bereich der Jagdstatistik - Fallwild der Bezirkshauptmannschaft) zu beurteilen. Während für normale Bundesstraßen bis zu 5 Wildunfällen pro Jahr und Kilometer nach dieser Dienstanweisung keine Maßnahmen erforderlich sein sollten, wurde die Grenze für Autobahnen auf unter 2 Wildunfälle pro Jahr und Kilometer festgelegt. Für den Bereich von zwei bis fünf Wildunfällen pro Jahr und Kilometer wurden Reflexeinrichtungen dann für gerechtfertigt erklärt, wenn die Zahl der Unfälle mit Rehwild weniger als 50 % der Unfallszahl beträgt, ansonsten sollte der Einsatz von Wildschutzzäunen geprüft werden. Schließlich enthält

die Dienstanweisung Ausführungen zu den baulichen Gesichtspunkten, wobei im Zusammenhang mit der Anbringung von Reflexeinrichtungen die Kennzeichnung entsprechender Straßenabschnitte mit dem Gefahrenzeichen "Achtung Wild" gemäß § 50 Z 13 b StVO verlangt wird."

Ob diese Dienstanweisung von der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen im Österreichischen Ingenieur- und Architektenverein erarbeitet wurde und den technischen Stand des Straßenbauwesens, insbesondere bezüglich der gesetzlich nicht geregelten Sicherungseinrichtungen (zum Zeitpunkt der Erlassung der Dienstanweisung) widerspiegle, könne nicht gesagt werden, weil keinerlei diesbezügliche Beweise vorlägen. Unabhängig davon sei aber in dieser Dienstanweisung eben ein Versuch gemacht worden, die Interessen der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer auf Bundesstraßen einerseits und die Interessen der öffentlichen Hand, die Kosten für solche Sicherungsmaßnahmen möglichst gering zu halten, in eine vernünftige Relation zu bringen. Daß dieser Versuch einer generellen Regelung einen grob fahrlässigen Verstoß gegen die Verkehrssicherungspflicht der Beklagten darstelle, könne nicht gesagt werden. Es sei der Berufung zwar zuzugestehen, daß insbesondere die für die Errichtung von Wildschutzzäunen in der Dienstanweisung vorgesehenen Mindestunfallszahlen verhältnismäßig hoch erscheinen, doch sei zu bedenken, daß nicht annähernd alle durch Wild verursachten Verkehrsunfälle einen derart großen Schaden hervorrufen, wie im Fall des Klägers (und daß schon gar nicht bei jedem von Wild verursachten Verkehrsunfall mit Toten zu rechnen wäre). In der Regel werde es sich bei Wildunfällen um eher geringfügige Sachschäden handeln, so daß die in der Dienstanweisung angeführten Zahlen der Mindestunfälle jedenfalls nicht offenkundig weit außerhalb vernünftiger Relationen zu liegen scheinen. Es möge sein, daß bei der Bestimmung dieser Mindestvoraussetzungen in der Dienstanweisung in bezug auf die Sicherheit des Verkehrs der Autobahn fahrlässig vorgegangen worden sei; grob fahrlässig hingegen nicht. Entscheidendes Kriterium für die Beurteilung des Fahrlässigkeitsgrades sei die Schwere des Sorgfaltsverstoßes und die Wahrscheinlichkeit des Schadenseintrittes. Insbesondere sei dabei zu prüfen, ob ganz einfache und nahe Überlegungen nicht angestellt wurden. Wesentliches Merkmal der auffallenden Sorglosigkeit (grobe Fahrlässigkeit) sei die Voraussehbarkeit des Schadens. Erforderlich sei, daß der Eintritt des Schadens als wahrscheinlich und nicht bloß als möglich voraussehbar sei. Erforderlich sei weiters eine ungewöhnliche auffallende Vernachlässigung einer Sorgfaltspflicht, die bei Würdigung aller Umstände des konkreten Falles auch subjektiv schwerstens vorzuwerfen sei, daß also ein Versehen vorliege, das mit Rücksicht auf die Schwere und Häufigkeit nur bei besonders nachlässigen und leichtsinnigen Menschen vorkommen könnte und nach Umständen die Vermutung des bösen Vorsatzes naheliege. Nach diesen Kriterien sei der der Beklagten bei Erlassung der Dienstanweisung 1984 unterlaufene Sorgfaltsverstoß nicht als grob fahrlässig zu qualifizieren. Da die Überschreitung der Grenzen der in dieser Dienstanweisung bestimmten Voraussetzungen für die Ergreifung künstlicher Wildschutzmaßnahmen im gegenständlichen besonders gefährdeten Bereich nicht erwiesen sei, könne auch nicht davon ausgegangen werden, daß den Leuten der Beklagten, die diese Dienstanweisung zu vollziehen hatten, ein grob fahrlässiger Sorgfaltsverstoß durch Unterlassung der in der Dienstanweisung vorgesehenen Maßnahmen vorzuwerfen sei. Auf Grund der Dienstanweisung könne es nicht als auffallend sorglos angesehen werden, wenn die Vollzugsorgane ohne Vorliegen der in der Dienstanweisung bestimmten Mindestvoraussetzungen keine Schutzmaßnahmen im Sinne der Dienstanweisung veranlaßten. Es scheine zwar so zu sein, daß die Organe der Beklagten die in der Dienstanweisung (auch bei bereits bestehenden Straßenabschnitten) vorgesehenen Erhebungen bei der Exekutive (einschließlich der Aufzeichnungen aus dem Bereich der Jagdstatistik) nicht gepflogen haben. Daß solche Erhebungen grundsätzlich zu pflegen seien und daß es nicht angehen könne, sich lediglich darauf zu verlassen, wie viele Wildschadensunfälle der Straßenmeisterei gemeldet worden seien, sei eine naheliegende Forderung, zu deren Aufstellung es nicht etwa der Dienstanweisung aus dem Jahre 1984 bedurft hätte. Zum einen aber könne das offenkundige Unterbleiben ausreichender Erhebungen durch die Bundesstraßenverwaltung für den Standpunkt des Klägers in bezug auf die in der Dienstanweisung 1984 vorgesehenen Schutzmaßnahmen deshalb kein günstigeres Ergebnis zeitigen, weil ja nicht feststehe, daß nach dem Ergebnis dieser Erhebungen die in der Dienstanweisung vorgesehenen Mindestvoraussetzungen für die zu ergreifenden Maßnahmen als gegeben angenommen hätten werden müssen. Zum anderen sei das Berufungsgericht der Auffassung, daß auch im Unterbleiben dieser näheren Erhebungen durch die Bundesstraßenverwaltung keine grobe Fahrlässigkeit im oben dargelegten Sinn vorliege. Mit einiger Berechtigung habe die Bundesstraßenverwaltung ja unterstellen können, daß jedenfalls nennenswerte Schäden aus Wildunfällen zur Kenntnis gebracht würden (sei es durch Jagdberechtigte, sei es durch die Geschädigten, sei es durch die Sicherheitsbehörden). Daß das Unterbleiben solcher genauer Erhebungen als Fahrlässigkeit gewertet werden müsse, sei zweifellos richtig. Das Berufungsgericht würde es auch als fahrlässige Verletzung der Sorgfaltspflicht erachten,

wenn die Bundesstraßenverwaltung trotz Kenntnis sämtlicher tatsächlich im fraglichen Bereich vorgefallener Wildunfälle keine Aufstellung von Gefahrenzeichen (§ 50 Z 13 b StVO) veranlaßt hätte. Ausreichender Grund hiezu hätte bei Kenntnis der vollen Anzahl der Wildunfälle jedenfalls bestanden. Auf die Unkenntnis der vollen Anzahl der Wildunfälle könnte sich die Beklagte deshalb nicht berufen, weil sie diese Unkenntnis selbst fahrlässig verursacht habe. Da es aber für die Beurteilung der Notwendigkeit der Aufstellung solcher Gefahrenzeichen gewiß einen breiten Ermessensspielraum gebe und da andererseits die Schutzwirkung durch bloßes Aufstellen eines Gefahrenzeichens als eher geringfügig eingestuft werden müsse, erachtet das Berufungsgericht auch in der Unterlassung der Veranlassung der Aufstellung eines solchen Gefahrenzeichens durch die Beklagte keinen grob fahrlässigen Sorgfaltsvorstoß. Da ohne einen solchen keine Wegehalterhaftung bestehe und gegenüber der Beklagten der Amtshaftungsanspruch, der grobe Fahrlässigkeit nicht voraussetzen würde, nicht geltend gemacht werden könne, habe das Erstgericht zu Recht das Klagebegehren abgewiesen.

Der Kläger bekämpft das Urteil des Berufungsgerichtes mit Revision, macht die Anfechtungsgründe der Mängelhaftigkeit des Verfahrens und der unrichtigen rechtlichen Beurteilung geltend und beantragt das angefochtene Urteil dahin abzuändern, daß der Klage zur Gänze stattgegeben werde. Hilfsweise stellt der Kläger einen Aufhebungsantrag.

Die Beklagte beantragt, die Revision als unzulässig zurückzuweisen, allenfalls ihr nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist zulässig und auch berechtigt.

Die zutreffenden Ausführungen des Berufungsgerichtes, auf Amtshaftung könne der gegen die Beklagte erhobene Anspruch nicht begründet werden, werden von der Klägerin nicht bestritten, auf diese Frage braucht daher nicht weiter eingegangen zu werden. Entscheidend ist allein, ob die Beklagte als Halter der Autobahn gemäß § 1319 a ABGB haftet. Nach ständiger Rechtsprechung bedeutet das Wort "Zustand" in dieser Gesetzesstelle, daß nicht nur für den Weg selbst im engeren Sinn, sondern für dessen Verkehrssicherheit im weitesten Sinne gehaftet werden solle (SZ 52/33; SZ 55/142; ZVR 1989/131). Dazu gehören auch die erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung von Wildunfällen. Es ist daher zu prüfen, ob die Beklagte oder ihre Leute den Mangel des Weges grob fahrlässig (Vorsatz kommt hier nicht in Frage) verschuldet haben. Nach ständiger Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes ist grobe Fahrlässigkeit anzunehmen, wenn eine außergewöhnliche und auffallende Vernachlässigung einer Sorgfaltspflicht (Pflicht zur Unfallsverhütung) vorliegt und der Eintritt des Schadens als wahrscheinlich und nicht bloß als möglich vorhersehbar ist. Der Begriff der groben Fahrlässigkeit erfordert, daß ein objektiv besonders schwerer Sorgfaltsvorstoß bei Überlegung aller Umstände des konkreten Falles auch subjektiv schwerstens vorzuwerfen ist. Entscheidendes Kriterium für die Beurteilung des Fahrlässigkeitsgrades ist die Schwere des Sorgfaltsvorstoßes und die Wahrscheinlichkeit des Schadenseintrittes (ZVR 1989/131 mwN u.v.a.).

Gemäß § 7 BStG sind Bundesstraßen derart zu planen, zu bauen und zu erhalten, daß sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützbar sind; hiebei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen. Daraus ergibt sich, daß auch dafür Sorge zu tragen ist, daß die vom Wild ausgehenden Gefahren möglichst gering gehalten werden. Die Frage, ob die erforderlichen Maßnahmen getroffen wurden, ist nicht nach der Dienstanweisung aus dem Jahre 1984 zu beurteilen, weil die Republik Österreich ihre Pflichten gegenüber Dritten nicht im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung - die Straßenverwaltung der öffentlichen Hand ist Privatwirtschaftsverwaltung (Reischauer in Rummel, Rz 9 zu § 1319 a; Schragel, AHG2,

Rz 339) - einschränken kann. Wenn auch nicht verlangt werden kann, daß auf allen Bundesstraßen Einrichtungen geschaffen werden, die es absolut verhindern, daß Wild auf die Fahrbahn gelangt, so ist es insbesondere auf Autobahnen erforderlich, Stellen, die durch Wild besonders gefährdet sind, entsprechend abzusichern. Andernfalls liegt ein Vorstoß gegen die Schutzbefehlsvorschrift des § 7 Abs 1 BStG vor. Daran kann es nichts ändern, wenn dem Straßenerhalter die Gefährlichkeit nicht bekannt war, denn aus der Verpflichtung, Gefahren abzuwenden, ergibt sich auch die Notwendigkeit, entsprechende Erhebungen durchzuführen. Welche Erhebungen schon bei der Projektierung einer Straße erforderlich sind, muß hier nicht erörtert werden, weil die Autobahn schon lange vor dem Unfall des Klägers eröffnet worden war. Nach Eröffnung des Verkehrs ist es aber jedenfalls erforderlich, sich Kenntnis darüber zu

verschaffen, ob bestimmte Stellen als Wildwechsel anzusehen sind und ob in bestimmten Bereichen gehäuft Wildunfälle auftreten. An solchen Stellen sind dann Maßnahmen zu treffen, die das Wild vom Überqueren der Autobahn abhalten. Werden derartige Maßnahmen unterlassen und die Verkehrsteilnehmer nicht einmal durch Gefahrenzeichen gewarnt - auch dazu ist der Straßenerhalter verpflichtet (Dittrich-Stolzenlechner, Rz 99 zu § 43 StVO; Reischauer in Rummel, Rz 7 zu § 1319 a) - dann liegt ein schwerer Sorgfaltswidervorstoß vor, der Eintritt eines Schadens ist wahrscheinlich, es handelt sich daher um grobe Fahrlässigkeit. Dabei ist es nicht erforderlich, im einzelnen zu erörtern, welches bestimmte Organ grob fahrlässig handelte. Die Beklagte hat die Folge grober Fahrlässigkeit zu verantworten, auch wenn sich diese erst aus dem Zusammentreffen mehrerer Faktoren ergibt (Erlassung einer Dienstanweisung, die Wildschutzmaßnahmen erst bei häufigem Auftreten von Wildunfällen vorsieht, Unterlassen notwendiger Erhebungen und Nichtaufstellung von Gefahrenzeichen).

Ereigneten sich in einem Bereich von 500 m, in dem auch der Unfall des Klägers stattfand, schon früher jährlich mehrere Wildunfälle, dann wäre grobe Fahrlässigkeit anzunehmen und eine Haftung der Beklagten zu bejahen. Ereigneten sich diese Unfälle aber auf einer Strecke von mehreren Kilometern, dann könnte nicht von einer besonderen Gefahr des Wildwechsels an einer bestimmten Stelle ausgegangen werden, der Vorwurf grober Fahrlässigkeit wäre in diesem Fall nicht gerechtfertigt. Es steht zwar nicht fest, ob der Unfall durch das Aufstellen von Gefahrenzeichen oder das Anbringen von Reflexeinrichtungen verhindert worden wäre, doch ist dies ohne Bedeutung, weil die Beklagte bei einem Verstoß gegen die Schutzvorschriften des § 7 Abs 1 StVO beweispflichtig wäre. Der für derartige Maßnahmen erforderliche finanzielle Aufwand kann keinesfalls so hoch sein, daß er ihre Unterlassung rechtfertigen könnte.

Nach dem vom Erstgericht als erwiesen angenommenen Sachverhalt ereigneten sich die festgestellten Wildunfälle auf einem 4 km langen Autobahnabschnitt. Der Kläger rügte dies in der Berufung insofern, als er die Feststellung anstrebt, der Großteil dieser Wildunfälle habe sich auf einer 500 m langen Strecke ereignet. Das Berufungsgericht erachtete diese Ausführungen auf Grund der Beweisergebnisse zwar als zutreffend, hielt aber eine ergänzende Feststellung nicht für erforderlich, weil dies aus der Feststellung, daß nach Errichtung des 400 bis 500 m langen Zaunes keine Wildunfälle mehr bekannt geworden seien, ohnedies erschlossen werden könne. Würde dies richtig sein, wäre die Annahme grober Fahrlässigkeit gerechtfertigt, die Beklagte würde r den Schaden des Klägers haften. Der Kläger wendet sich in seiner Revision aber mit Recht gegen das Erschließen einer Feststellung aus einer anderen, es handelt sich um eine zusätzliche Feststellung, die nur nach Beweisergänzung zulässig gewesen wäre. Dagegen, daß das Erstgericht davon ausging, der Großteil der Wildunfälle habe sich auf einer Strecke von 500 m ereignet, sprechen auch seine Ausführungen, die Anzahl der Wildunfälle auf der A 12 im Bereich Dirschenbach sei stets unter der im Punkt 4.1 der Dienstanweisung festgelegten Menge pro Jahr und Kilometer gelegen. Nach Punkt 4.1 waren Maßnahmen nämlich bereits ab 2 Wildunfällen pro Kilometer und Jahr zu treffen. Auch die Beklagte bestreitet in der Revisionsbeantwortung, daß sich die Unfälle in einem Bereich von nur 500 m ereigneten.

Es ist daher erforderlich festzustellen, wie viel Wildunfälle sich in den Jahren vor dem Unfall des Klägers tatsächlich in dem Bereich von etwa 500 m ereigneten, der nun mit einem Wildschutzaun abgesichert ist. Ereignete sich der Großteil der vom Erstgericht festgestellten Unfälle auf diesem Abschnitt, dann ist die Haftung der Beklagten für den Schaden des Klägers zu bejahen. Ein von der Beklagten zu beweisendes Mitverschulden des Klägers ergibt sich aus dem festgestellten Sachverhalt nicht.

Aus diesen Gründen war die Sache zur ergänzenden Verhandlung und neuerlichen Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Der Kostenvorbehalt beruht auf § 52 ZPO.

Anmerkung

E28636

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1992:0020OB00062.91.0226.000

Dokumentnummer

JJT_19920226_OGH0002_0020OB00062_9100000_000

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