

# TE OGH 1989/4/25 20b36/89

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 25.04.1989

## Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Scheiderbauer als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Kralik, Dr. Vogel, Dr. Melber und Dr. Kropfitsch als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Martin A\*\*\*, Besitzer, vlg. H\*\*\* 9581 Ledenitzen 12, vertreten durch Dr. Helmut Ebner, Rechtsanwalt in Villach, wider die beklagte Partei Ö\*\*\* B\*\*\*,

vertreten durch die Finanzprokurator, Singerstraße 17-19, 1011 Wien, wegen S 18.680,40 s.A., infolge Rekurses der beklagten Partei gegen den Beschluß des Landesgerichtes Klagenfurt als Berufungsgerichtes vom 12. Jänner 1989, GZ 2 R 532/88-9, womit das Urteil des Bezirksgerichtes Villach vom 7. November 1988, GZ 14 C 234/88g-5, aufgehoben wurde, folgenden

Beschluß

gefaßt:

## Spruch

Dem Rekurs wird nicht Folge gegeben.

Die Rekurskosten sind als weitere Verfahrenskosten zu behandeln.

## Text

Begründung:

Am 9. Juni 1988 mähte der Kläger mit einem Kreismäher auf dem von ihm gepachteten, nördlich der Bahnstrecke Villach-Rosenbach gelegenen Grundstück 624/1 KG Ferlach. An einer etwa 11 m vom Gleiskörper entfernten Stelle geriet der Kläger während der Mäharbeiten mit dem Kreismäher gegen einen im Gras liegenden Bremsklotz, wodurch der Mäher beschädigt wurde.

Außer Streit steht, daß die Kollision des Rasenmähers mit einem 8 kg schweren Bremsbacken der ÖBB erfolgte.

Gestützt auf die Bestimmungen des EKHG beehrte der Kläger von der Beklagten den Ersatz der mit S 18.680,40 s.A. bezifferten Reparaturkosten an seiner Mähmaschine. Zur Begründung führte er aus, daß der Bremsklotz von einem fahrenden Zug der Beklagten heruntergefallen und durch die hohe Geschwindigkeit des Zuges an die beschriebene Stelle auf der Wiese geraten sein mußte. Es sei Sache der Beklagten, den Gegenbeweis zu führen, daß sich der Vorfall nicht auf diese Weise habe zutragen können.

In ihrem Widerspruch wendete die Beklagte ein, daß bei keinem Waggon ihrer vorbeigefahrenen Züge ein Bremsbacken gefehlt habe; die Zugsgarnituren würden ständig und sorgfältig überprüft. Der vom Kläger dargestellte Unfallsablauf sei technisch nicht nachvollziehbar. Ein sich während der Fahrt des Zuges ablösender Bremsklotz könnte nie soweit weggeschleudert werden, daß er 11 m nördlich des Gleiskörpers zum Liegen gekommen wäre. Zwischen

dem Pachtgrundstück des Klägers und dem Gleiskörper befände sich noch das Grundstück 2547 KG Ferlach. Der behauptete Schaden am Mäher hätte nicht eintreten können, die Forderung sei überhöht. Bei der Tagsatzung vom 3. November 1988 führte der Kläger noch aus, er habe das Herunterfallen des Bremsklotzes von einem Zug nicht beobachtet, er könne auch niemanden namhaft machen, der dies wahrgenommen habe. Er könne nicht angeben, "wann der Bremsklotz im einzelnen von einem Zug heruntergeköllert sei."

Die Beklagte verwies darauf, daß sich der Unfall nicht beim Betrieb der Eisenbahn ereignet habe.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab; ausgehend vom Parteivorbringen und ohne Aufnahme von Beweisen führte es aus, daß der Kläger nicht in der Lage gewesen sei, darzulegen, daß sich der Unfall in einem unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder mit bestimmten Betriebseinrichtungen der Eisenbahn ereignet habe. Er sei nicht in der Lage gewesen, anzugeben, wann der Bremsklotz "im einzelnen" von einem Zug heruntergeköllert sein könnte. Der Kläger sei daher seiner Beweispflicht, daß sich der Unfall beim Betrieb der Eisenbahn ereignet habe, nicht nachgekommen.

Infolge Berufung des Klägers hob das Gericht zweiter Instanz das Urteil des Erstgerichtes unter Besetzung eines Rechtskraftvorbehaltes auf. Das Berufungsgericht führte aus, nach Auffassung des Erstgerichtes sei der Kläger seiner Beweispflicht, daß sich der Unfall beim Betrieb der Eisenbahn ereignet habe, nicht nachgekommen. Es stelle sich daher einerseits die Frage, was unter dem Begriff "beim Betrieb einer Eisenbahn" zu verstehen bzw. wie dieser auszulegen sei; andererseits erhebe sich die Frage nach dem Ursachenzusammenhang zwischen einem bestimmten Betriebsvorgang der Eisenbahn und dem Unfall. Der Begriff "beim Betrieb" werde im Gesetz nicht näher definiert. In den Erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage (470 BlgNR 8. GP 6) werde dazu ausgeführt, daß der Betrieb der Eisenbahn die gesamte technische Organisation meine, während der Betrieb des Kraftfahrzeuges entweder die tatsächliche Fortbewegung im Verkehr oder doch die technische Bereitschaft zu Fortbewegungen betreffe. Nach Lehre und neuerer Rechtsprechung sei ein Unfall beim Betrieb eines Kraftfahrzeuges nicht nur dann gegeben, wenn er mit den insbesondere aus der großen Geschwindigkeit hervorgehenden typischen Betriebsgefahren im Zusammenhang stehe, sondern auch dann, wenn er in einem adäquaten ursächlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kraftfahrzeuges stehe. Wenn auch nach den zitierten Erläuternden Bemerkungen der Begriff des Betriebes einer Eisenbahn nicht gleich zu verstehen sei wie jener des Betriebes eines Kraftfahrzeuges, seien nach Meinung des Berufungsgerichtes dennoch die von der Rechtsprechung zum Betrieb eines Kraftfahrzeuges entwickelten Grundsätze auch auf einen Unfall, der sich beim Betrieb einer Eisenbahn ereignet habe, anzuwenden, da nach dem Wortlaut des Gesetzes eine unterschiedliche Behandlung dieser beiden Begriffe nicht angebracht erscheine. Daher liege ein Unfall beim Betrieb einer Eisenbahn nicht nur dann vor, wenn ein unmittelbarer örtlicher und zeitlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder mit Betriebseinrichtungen bestehe, sich daher diese spezifischen Gefahren wie die Bewegung großer Massen oder die hohe Geschwindigkeit verwirklicht hätten, sondern es sei ein solcher Betriebsunfall auch dann gegeben, wenn er wenigstens in einem adäquaten Ursachenzusammenhang mit dem Betriebsvorgang oder einer Betriebseinrichtung der Eisenbahn stehe. Auf das gegenständliche Ereignis bezogen sei darüber hinaus von Bedeutung, daß die Worte "beim Betrieb" nicht dahin zu verstehen seien, daß nur Schäden zu ersetzen seien, die durch Berührung mit einem Kraftfahrzeug oder einer Eisenbahn entstanden sind, oder nur Schäden, die zu einem Zeitpunkt entstanden sind, in dem sich das Kraftfahrzeug oder die Eisenbahn noch in Bewegung befunden hätten; maßgebend sei vielmehr, daß der Schaden auf eine adäquate Ursache zurückzuführen sei, die durch das Kraftfahrzeug oder die Eisenbahn zu einem Zeitpunkt gesetzt wurde, als sie sich in Betrieb befunden hätten und mit diesem Betrieb zusammenhängen. Darauf, ob Kraftfahrzeuge oder Eisenbahnen noch beim Unfall in Bewegung waren, komme es nicht an. Zu einem Betriebsunfall im Sinne des § 1 EKHG gehörten daher auch die Fälle, die auf sogenannte "Nachwirkungen des Betriebes" zurückzuführen seien, wie der Verlust von Bestandteilen, von Zubehör oder Ladung eines Kraftfahrzeuges oder der Eisenbahn. Wenn daher, wie im vorliegenden Fall vom Kläger vorgebracht, ein Bremsbacken von einem Waggon der ÖBB während der Fahrt des Zuges heruntergefallen und dabei an die vom Kläger angegebene Stelle auf der Wiese geraten sei, dann stelle sich der spätere Unfall zwischen der in Betrieb befindlichen Mähmaschine des Klägers und dem auf der Wiese liegenden Bremsbacken als eine Nachwirkung des Betriebes der Eisenbahn im Sinne der oben dargestellten Rechtsprechung dar. Ob ein Ereignis für den Eintritt eines anderen Ereignisses ursächlich war, somit ob ein ursächlicher Zusammenhang zwischen einem bestimmten Betriebsvorgang eines Kraftfahrzeuges bzw. einer Eisenbahn und einem Unfall bestehe, betreffe zunächst die Frage der natürlichen Kausalität. Der Nachweis dieses

tatsächlichen Ursachenzusammenhangs zwischen dem Betrieb einer Eisenbahn und dem eingetretenen Schaden obliege dem Geschädigten. Werde er nicht erbracht, so fehle es an einem den Halter der Eisenbahn verpflichtenden Haftungsgrund; daran änderten auch die Vorschriften des EKHG nichts. Dem Kläger obliege daher der Beweis, daß der Unfall zumindest in ursächlichem Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang der Eisenbahn stehe. Da außer Streit stehe, daß die Kollision des Rasenmähers mit einem Bremsbacken der ÖBB erfolgte und Unfallstelle und Gleisanlage der Eisenbahn in einem örtlichen Zusammenhang stehen, ergebe sich nach aller Lebenserfahrung aus der Tatsache eines in der Nähe eines Gleiskörpers liegenden, von einem Waggon einer Zugsgarnitur stammenden Bremsbackens der Hinweis, daß sich dieser Bremsbacken vom Waggon eines vorbeifahrenden Zuges gelöst habe und auf Grund der hohen Geschwindigkeit bis zur Unfallstelle gelangt sei. Da zur Frage des Begriffes "beim Betrieb einer Eisenbahn" bzw. "beim Betrieb eines Kraftfahrzeuges" in Lehre und Rechtsprechung zum Teil unterschiedliche Auffassungen bestünden und insbesondere das Problem des "zeitlichen Zusammenhanges" im Sinne der sogenannten "Nachwirkungen des Betriebes" bei einem Unfall beim Betrieb einer Eisenbahn in der Rechtsprechung noch nicht ausdrücklich behandelt worden sei, halte das Berufungsgericht die Voraussetzungen der §§ 519 Abs 2, 502 Abs 4 Z 1 ZPO für den Ausspruch des Rechtskraftvorbehaltes für gegeben.

Gegen den Beschluß des Berufungsgerichtes wendet sich der Rekurs der Beklagten aus dem Anfechtungsgrund der unrichtigen rechtlichen Beurteilung mit dem Antrag, den angefochtenen Beschluß aufzuheben und das Klagebegehren abzuweisen.

Der Kläger beantragt in seiner Rekursbeantwortung, dem Rekurs nicht Folge zu geben, allenfalls ihn zurückzuweisen.

### **Rechtliche Beurteilung**

Der Rekurs ist zulässig (§§ 519 Abs 2, 502 Abs 4 Z 1 ZPO), aber nicht berechtigt.

Die Beklagte führt in ihrem Rechtsmittel aus, der Grund für die durch das EKHG normierte strenge verschuldensunabhängige Haftung liege in der besonderen Gefährlichkeit der Kraftfahrzeuge und Eisenbahnen. Folge man nun dem Schutzzweck dieser Bestimmung, so könne eine derartige Haftung nur dann als gerechtfertigt angesehen werden, wenn sich der Schaden eben als Realisierung der typischen Gefährlichkeit, deretwegen die Haftung normiert wurde, erweise. Die speziellen Gefahrenmomente der Eisenbahn lägen vor allem in der Geschwindigkeit, der Unmöglichkeit rasch anzuhalten und in der Wucht des fahrenden Zuges. Die jüngere Rechtsprechung gehe über den Betriebsbegriff weit hinaus und leite die Betriebsgefahr nicht nur aus der unmittelbaren Wirkung der Elementarkraft, sondern auch aus dem Massenverkehr, der durch eben diese Kraft ermöglicht werde, der Hast, Eile und des Gedränges der Reisenden, die sich insbesondere im Ein- und Aussteigen verdeutliche usw. (ZVR 1960/207), ab. Im Unterschied zu den Entscheidungen zum Betrieb eines Kraftfahrzeuges, werde in der derzeitigen Judikatur zum Betrieb einer Eisenbahn verlangt, daß sich der Unfall auf eine dem Eisenbahnbetrieb eigentümliche Gefahr zurückführen lasse, wenn auch der Begriff der Eigentümlichkeit der Gefahr weit ausgelegt werde. Da im vorliegenden Fall der Schaden unbestrittenermaßen nicht unmittelbar bei der Beförderung eingetreten sei, müßte eine Realisierung der dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahr i.S.d. Judikatur vorliegen, um das Haftungskriterium "beim Betrieb einer Eisenbahn" zu erfüllen. Die Kollision eines Rasenmähers mit einem 11 m von den Gleisanlagen entfernt, seit wohl geraumer Zeit auf einer Wiese liegenden - wenn auch bahneigenen - Bremsklotz könne selbst bei extensiver Interpretation des Begriffes Betriebsgefahr nicht darunter subsumiert werden. Die von der Rechtsprechung entwickelte Judikatur zu den Nachwirkungen des Betriebes eines Kraftfahrzeuges gehe zwar davon aus, daß das Fahrzeug zum Unfallszeitpunkt nicht mehr in Betrieb gewesen sein müsse, doch habe sich bei den zugrundeliegenden Sachverhalten der Unfall kurze Zeit, höchstens einige Minuten nach "Schaffung der Gefahrenquelle" ereignet und der zeitliche Zusammenhang sei somit - wenn zwar gelockert - so doch noch herstellbar gewesen. Im konkreten Fall habe jedoch abgesehen von dem "ob" überhaupt auch nicht geklärt werden können, wann der Bremsklotz auf die Wiese des Klägers "gefallen" sei und dieser habe selbst hiefür in den Schriftsätzen einen Zeitraum von 5 bis 6 Wochen eingeräumt. Selbst bei extensiver Interpretation könne in concreto der zeitliche Zusammenhang mit dem Betrieb nicht mehr hergestellt werden. Darüber hinaus habe sich der Bremsklotz unbestrittenermaßen 11 m von den Gleisanlagen entfernt befunden, sodaß auch der vorausgesetzte unmittelbar örtliche Zusammenhang fehle, zumal Teile eines Bremsklotzes im Zuge eines Wegschleuderns, was technisch auszuschließen sei, maximal 2 bis 3 m von der Gleisachse entfernt zum Stillstand hätten kommen müssen. Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichtes sei der Kläger der ihm obliegenden Verpflichtung, den Beweis dafür zu erbringen, daß der Unfall in einem ursächlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang der Eisenbahn stehe, nicht nachgekommen.

Diesen Ausführungen kommt im Ergebnis keine Berechtigung zu. Im Sinne des § 1 EKHG sind u.a. Schäden, die durch einen Unfall beim Betrieb einer Eisenbahn oder beim Betrieb eines Kraftfahrzeuges entstehen, gemäß den Bestimmungen dieses Gesetzes zu ersetzen. In den Erläuternden Bemerkungen zu dieser Gesetzesstelle wird die in dieser erfolgte zweifache Verwendung des Ausdruckes "beim Betrieb" damit erklärt, der Betrieb der Eisenbahn meine die gesamte technische Organisation, dagegen der Betrieb des Kraftfahrzeuges entweder die tatsächliche Fortbewegung im Verkehr oder doch die technische Bereitschaft zur Fortbewegung.

Von der herrschenden Lehre und Rechtsprechung wird demgemäß bei einem Eisenbahnbetrieb in Übereinstimmung auch mit der deutschen und schweizerischen Auffassung über einen erweiterten Betriebsbegriff angenommen, daß ein Betriebsunfall nicht nur dann vorliegt, wenn ein innerer Zusammenhang mit einer dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahr oder ein äußerer, das ist örtlicher oder zeitlicher Zusammenhang mit einem Betriebsvorgang selbst besteht, sondern auch dann, wenn ein solcher örtlicher oder zeitlicher Zusammenhang mit einer Betriebseinrichtung gegeben ist (Veit, EKHG 4 14; Schlegelmilch in Geigel, Der Haftpflichtprozeß 19 559, Anm. 17 bis 19; ZVR 1988/111, ZVR 1981/220, ZVR 1985/158 ua). Die besonderen Haftungsregeln des EKHG erfassen bei Eisenbahnen eben nicht bloß die Betriebsmittel, sondern den gesamten technischen Betrieb. Dabei reicht es aus, daß der Bahnbetrieb einer der mitwirkenden Ursachen des Unfalles ist (ZVR 1988/111; Schlegelmilch aaO 559 Anm. 18; Veit aaO 14). Zur Betriebseinrichtung einer Eisenbahn zählen somit jedenfalls deren Bestandteile; auch deren Ablösung betrifft daher den Betrieb der Eisenbahn (vgl. die zum Betrieb von Kraftfahrzeugen entgangenen E. ZVR 1987/126, ZVR 1984/326 ua). Ohne Rechtsirrtum hat das Berufungsgericht erkannt, daß sich Unfälle, die auf sogenannte "Nachwirkungen des Betriebes", wie etwa den Verlust eines Reifens eines Kraftfahrzeuges oder einer Radschutzkappe und dergleichen (vgl. JBl 1979, 149 ua), somit auch wie hier auf das Ablösen eines Bremsklotzes eines Eisenbahnwaggons zurückzuführen sind, dem Betrieb zuzurechnen sind. Ungeachtet der Vorschriften des EKHG muß jedoch der Geschädigte die Verursachung eines Schadens durch das Kraftfahrzeug bzw durch die Eisenbahn beweisen (ZVR 1982/334, ZVR 1978/89 ua).

Was nun den sogenannten Anscheinsbeweis betrifft, beruht er darauf, daß bestimmte Geschehensabläufe typisch sind und es daher wahrscheinlich ist, daß auch im konkreten Fall ein derartiger Ablauf und nicht ein atypischer gegeben ist (Koziol, Österreichisches Haftpflichtrecht 2 I 324 mwN in FN 5). Die Möglichkeit der Dartuung von Geschehensabläufen auf Grund von Erfahrungssätzen stellt eine Beweiserleichterung für denjenigen dar, der anspruchsbegründende Tatsachen zu beweisen hat; der Anscheinsbeweis kann dann vom Gegner damit entkräftet werden, daß er eine andere ernstlich in Betracht zu ziehende Möglichkeit des Geschehensablaufes als des typischen aufzeigt (SZ 57/20; EvBl 1983/120; RZ 1982/49; ZVR 1977/231;

Koziol aaO 325 mwN). Die Frage, ob und nach welchen Grundsätzen der sogenannte Anscheinsbeweis möglich ist, ist revisibel (SZ 57/20;

EvBl 1983/120; RZ 1983/14 ua).

Gegen die Anwendung der Grundsätze des Anscheinsbeweises bestehen im vorliegenden Fall keine Bedenken, weil außer Streit steht, daß die Beschädigung des Rasenmähers des Klägers durch einen Bremsbacken eines Waggons der ÖBB erfolgte und grundsätzlich ein gewisser örtlicher Zusammenhang zwischen der Unfallstelle und der Gleisanlage der ÖBB nicht von vornherein verneint werden kann. Zutreffend hat das Berufungsgericht auch darauf verwiesen, daß der Anscheinsbeweis durch den Gegenbeweis, daß offenbar bestimmte Umstände gegen einen solchen Geschehensablauf sprechen, entkräftet werden kann und daß die Abweisung des Klagebegehrens durch das Erstgericht allein auf Grund des Prozeßvorbringens der Parteien nicht gerechtfertigt war. Da das Berufungsgericht somit von einer zutreffenden Rechtsansicht ausgehend eine Ergänzung der Sachverhaltsgrundlage für erforderlich erachtete, kann der Oberste Gerichtshof, der nicht Tatsacheninstanz ist, den diesbezüglich dem Erstgericht erteilten Aufträgen nicht entgegenzutreten. Zur Frage, ob im vorliegenden Fall der zeitliche Zusammenhang zwischen der Ablösung des Bremsklotzes - diesbezüglich liegen hinsichtlich einer zeitlichen Präzisierung keinerlei Feststellungen vor - und der Beschädigung des Rasenmähers des Klägers gegeben ist, ist im dzt. Verfahrensstadium nicht Stellung zu nehmen.

Dem Rekurs war daher ein Erfolg zu versagen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 52 ZPO.

**Anmerkung**

E17240

**European Case Law Identifier (ECLI)**

ECLI:AT:OGH0002:1989:0020OB00036.89.0425.000

**Dokumentnummer**

JJT\_19890425\_OGH0002\_0020OB00036\_8900000\_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](http://www.jusline.at)