

# TE OGH 1987/6/30 20b37/87

JUSLINE Entscheidung

⌚ Veröffentlicht am 30.06.1987

## Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Scheiderbauer als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Kralik, Dr. Melber, Dr. Kropfitsch und Dr. Huber als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Richard S\*\*\*, Angestellter, D-8000 München 60, Eisenhartstraße 64, vertreten durch Dr. Paul Flach, Rechtsanwalt in Innsbruck, wider die beklagte Partei Fa. S\*\*\* SEEFIELD-TIROL Aktiengesellschaft, 6100 Seefeld in Tirol, vertreten durch Herbert Hillebrand, Dr. Walter Heel, Rechtsanwälte in Innsbruck, wegen S 144.416,03, Rente und Feststellung, infolge Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Innsbruck als Berufungsgerichtes vom 31. März 1987, GZ. 6 R 331/86-45, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Urteil des Landesgerichtes Innsbruck vom 28. Juli 1986, GZ. 16 Cg 428/85-41, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

## Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Der Kläger hat der beklagten Partei die mit S 13.821,45 bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens (darin enthalten S 1.081,95 Umsatzsteuer und S 1.920,-- Barauslagen) binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

## Text

Entscheidungsgründe:

Der Kläger geriet am 14. Februar 1981 als Schifahrer bei der Abfahrt von der Roßhütte auf die Trasse der von der beklagten Partei betriebenen Standseilbahn und wurde durch einen bergwärts fahrenden Wagen dieser Bahn schwer verletzt. Er behauptet in der Klage ein Verschulden der beklagten Partei, weil diese ihre aus dem zwischen den Streitteilen geschlossenen Beförderungsvertrag hervorgehenden Schutz- und Sorgfaltspflichten verletzt habe. Ferner bezieht er sich auf das Ingerenzprinzip, macht auch die Gefährdungshaftung nach dem EKHG geltend und begeht die Zahlung eines Betrages von 144.416,03 S sA, einer monatlichen Rente von DM 396,20 ab 1. Juni 1982 sowie die Feststellung der Haftung der beklagten Partei für die künftigen unfallsbedingten Schäden im Ausmaß von 50 %.

Die beklagte Partei beantragte Klagsabweisung. Die dem Kläger von seiner Anfahrt her bekannte Bahntrasse liege auf einem 2,5 m bis 3 m hohen Bahndamm, sei von weitem erkennbar, zusätzlich durch eine Warntafel abgesichert und von der Piste durch einen nicht präparierten Bereich, der einen ausreichenden Sturzraum darstelle, abgegrenzt. Der Kläger habe die Piste verlassen und den Unfall solcherart allein verschuldet. Der Wagenführer der behördlich genehmigten Standseilbahn habe bei seiner Annäherung alle erdenkliche Sorgfalt aufgewendet, der Unfall sei für ihn unabwendbar gewesen.

Das Erstgericht schränkte das Verfahren auf den Grund der Ansprüche ein und wies das Klagebegehren im zweiten Rechtsgang ab. Das Berufungsgericht bestätigte das erstgerichtliche Urteil; es sprach aus, daß der Wert des Streitgegenstandes den Betrag von 300.000 S übersteige.

Gegen die Entscheidung des Berufungsgerichtes erhebt der Kläger eine auf § 503 Abs 1 Z 2 und 4 ZPO gestützte Revision mit dem Antrage auf Abänderung dahin, daß dem von einer Haftung der beklagten Partei im Ausmaß von 50 % ausgehenden Klagebegehren dem Grunde nach stattgegeben werde. Hilfsweise wird ein Aufhebungsantrag gestellt.

Die beklagte Partei beantrage in ihrer Revisionsbeantwortung, der Revision nicht Folge zu geben.

### **Rechtliche Beurteilung**

Die Revision ist nicht gerechtfertigt.

Das Erstgericht legte seinem Urteilsspruch im wesentlichen folgenden Sachverhalt zugrunde:

Der Kläger fuhr bei schönem Wetter mit der Standseilbahn der beklagten Partei zur Roßhütte, wobei er den Verlauf der Bahntrasse bei dieser Anfahrt wegen der Beschlagung der Fensterscheiben der Kabine nicht hinreichend beobachten konnte. Zur Mittagszeit fuhren er und sein 13-jähriger Sohn mit ihren Schiern in Richtung des Schleppliftes Kaltwasser ab. Dabei benützten sie eine wegartige, ca. 4 bis 5 m breite Piste, welche in einer Rechtsbiegung zur Gleis-Trasse heranführt und sodann eine scharfe Linkskurve aufweist. Am Scheitelpunkt dieser Linkskurve beträgt der Abstand zwischen der präparierten Piste und der Bahntrasse ca. 5 m. Eine Markierung der Piste ist dort, wie auf der gesamten Abfahrt, nicht vorhanden. In diesem 5 m breiten Bereich lag zur Unfallszeit Tiefschnee. Der Übergang von der präparierten Piste zu diesem unpräparierten Bereich war durch eine Stufe in der Höhe von ca. 0,5 bis 1 m klar erkennbar. Die Bahntrasse liegt auf einem eine Neigung von 45 Grad aufweisenden Bahndamm, der im Unfallsbereich gegenüber dem übrigen Gelände um 2 bis 3 m, sonst bis zu 6 m erhöht liegt. Eine zwischen Piste und Gleiskörper gegebene Mulde war mit Schnee aufgefüllt und verflacht, doch bestand dennoch ein "deutlicher Gegenhang", zumal sich wegen derselben Schneeauflage im Bereich des Bahnkörpers an der Niveaudifferenz insgesamt nichts Wesentliches geändert hatte. Die Bahngleise selbst waren "vom Schnee ausgefräst" worden, sodaß sie ca. 0,5 bis 0,75 m niedriger als die Schneeaufhäufungen am Bahnkörper lagen. Die Gleise selbst waren von der Piste aus nicht zu sehen. Ca. 15 m von der Unfallstelle entfernt war eine Tafel "Betreten des Bahnkörpers verboten" angebracht. Nachdem der bei der Abfahrt ca. 50 m vorausfahrende Sohn des Klägers "auf der Böschung neben den Geleisen" in einer Entfernung von 2 bis 3 m vom Gleiskörper, also bereits außerhalb der präparierten Piste, stehengeblieben war, fuhr der nachkommende Kläger mit einer Geschwindigkeit von ca. 30 km/h an ihm vorbei und "geriet aus ungeklärten Gründen - man konnte von dieser Strecke jedenfalls nicht den Eindruck gewinnen, daß sich jenseits des unpräparierten Geländes eine Pistenfortsetzung oder eine andere Abfahrt befände - auf den Bahndamm bzw. den dortigen Schneewall neben den Geleisen". Er versuchte, den Bahnkörper zu überspringen, geriet dabei mit den Schiern auf die Gleise und auf die Gegenböschung, stürzte und rutschte auf den Gleiskörper zurück. Im selben Augenblick kam die bereits in Halteanfahrt befindliche - die Bergstation liegt ca. 100 m entfernt - und daher automatisch verlangsamt fahrende Standseilbahn mit einer Geschwindigkeit von ca. 3,5 bis 4 m/sec heran. Der Wagenführer B\*\*\* fuhr vorschriftsmäßig und aufmerksam, nahm zunächst den im Bereich des Bahndammes "stehenbleibenden" Sohn des Klägers wahr und griff zur Schienenzangenbremse, um bremsbereit zu sein. Der Kläger kam sodann aber derart unvermittelt und knapp vor dem Wagen auf die Trasse, daß auch die sofortige und ohne Reaktionsverzug erfolgte Bremsung des Wagenführers eine Kollision mit dem Kläger nicht mehr vermeiden konnte. Der Wagen kam "nach einem Anhalteweg einschließlich Schrecksekunde von 9,5 m, somit einem reinen Bremsweg von ca. 5 m" zum Stillstand. Der Kläger wurde am Kopf und am Arm vom Wagen erfaßt und schwer verletzt. Die Schienenzangenbremse ist die wirksamste Bremsart, sie ist nur bei Gefahr im Verzug anzuwenden und bedeutet eine Gefährdung der Fahrgäste des Wagens. Weder an der Schienenzangenbremse noch an den übrigen Einrichtungen der Seilbahn lag irgendein Mangel vor. Für den Wagenführer war die Bahnstrecke auf ca. 500 m einsehbar, die Sicht auf den Bereich außerhalb der Trasse stark unterschiedlich. Der Kläger konnte die Unfallstelle ca. rund 100 m vorher sehen, ebenso die 3,67 m hohe, auffallend rot und blau lackierte Kabine der Standseilbahn. Während der letzten 50 m seiner Fahrt war die Bahn für den Kläger voll sichtbar. Als er sich noch 70 bis 78 m von der Unfallstelle entfernt befand, hatte sich der Wagen dieser Stelle auf ca. 35 bis 40 m genähert. Somit hätte der Kläger den Wagen, der sich in seinem unmittelbaren Blickfeld befand, auf einer Fahrstrecke von 70 m durch rund 8,3 Sekunden sehen können.

In seiner rechtlichen Beurteilung verwies das Erstgericht darauf, daß das Berufungsgericht bereits im ersten Rechtsgang eine der beklagten Partei anzulastende Verletzung der Pistensicherungspflicht verneint habe. Nach den Verfahrensergebnissen sei aber auch eine Haftung der beklagten Partei nach den Bestimmungen des EKHZ nicht gegeben, weil ihr nach den im einzelnen dargestellten Grundsätzen der Rechtsprechung der Befreiungsbeweis nach §

9 Abs 2 EKHG gelungen sei. Sämtliche Einrichtungen der Seilbahn seien mängelfrei gewesen und der Bahnführer B\*\*\* habe auch jede erdenkliche Sorgfalt sowohl bei seiner Annäherung als auch nach Erkennen der Gefahrenlage angewendet. Mit einem Mindestabstand von 5 m vom Rand der präparierten Piste bis zur Bahntrasse, welche auf einem deutlich erkennbaren Gegenhang liege, habe die beklagte Partei auch für einen ausreichenden Sturzraum gesorgt gehabt. Eine zusätzliche Absicherung sei daher nicht erforderlich gewesen. Der Bahnführer B\*\*\* habe im konkreten Fall auch den Nahbereich des Geländes beobachtet, bereits bei Wahrnehmung des Sohnes des Klägers eine bremsbereite Haltung eingenommen und beim unvermittelten Auftauchen des Klägers ohne Reaktionsverzögerung gebremst. Vor dem Sprung des Klägers auf die Bahntrasse sei eine unfallsverhindernde Maßnahme nicht zu erwarten gewesen. Somit bestehe keine Haftung der beklagten Partei, sodaß die Klage abgewiesen werden müsse.

Das Berufungsgericht verneinte das Vorliegen der behaupteten Verfahrensmängel und hielt auch die Beweis- und Rechtsrüge des Klägers nicht für gerechtfertigt. Dem Erstgericht sei zunächst auch auf der im zweiten Rechtsgang erweiterten Feststellungsgrundlage hinsichtlich der Ablehnung einer Haftung der beklagten Partei aus dem Titel der Pistensicherungspflicht zu folgen. Die Unfallsstelle liege weit außerhalb der Piste und auch des nach Literatur und Judikatur als Sturzraum zu sichernden Pistenrandbereiches, darüber hinaus gegenüber diesem auch 2 bis 3 m erhöht auf dem Bahndamm, sodaß selbst im Falle eines Sturzes keine Gefahr bestanden habe, daß ein Schifahrer auf die Bahntrasse gerate. Ein sich nähernder Seilbahnwagen sei auch für jeden Schifahrer von weitem sichtbar. Die Bahntrasse könne auf Grund der in ihrem Verlauf befindlichen Brücken, des Bahndamms und der in der Nähe befindlichen Bergstation von einem aufmerksamen Schifahrer auch keinesfalls übersehen werden. Somit müsse eine Haftung der beklagten Partei aus dem Titel der Pistensicherungspflicht und der auf Grund des zwischen den Streitteilen geschlossenen Beförderungsvertrages gegebenen Schutzpflichten, aber auch im Zusammenhang mit dem Ingerenzprinzip verneint werden. Hinsichtlich der Gefährdungshaftung nach dem EKHG habe das Erstgericht die Grundsätze der Rechtsprechung ausführlich dargelegt. Der Umstand, daß die beklagte Partei nachträglich im Unfallsbereich auch eine Warnleine angebracht habe, vermöge an der Beurteilung, daß sie unter den gegebenen konkreten Umständen des Falles den Befreiungsbeweis nach § 9 Abs 2 EKHG erbracht habe, nichts zu ändern. Auch wenn an die Sorgfaltspflicht nach § 9 EKHG strenge Anforderungen zu stellen seien, dürften diese nach der Judikatur doch nicht überspannt werden, um nicht eine vom Gesetzgeber nicht gewollte Erfolgshaftung zu bewirken. Bei der Prüfung der Voraussetzungen des § 9 Abs 2 EKHG dürften somit an den Betriebsunternehmer und dessen Bedienstete keine unzumutbaren, praktisch unmöglichen Anforderungen gestellt werden. Der Wagenführer B\*\*\* habe auch jede ihm zumutbare und nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beachtet, um den Unfall zu verhindern. Soweit der Berufungsverwerber in seiner Rechtsrüge unterstelle, daß sich der Kläger schon 2 bis 3 Sekunden vor dem Anprall im Schienenbereich befunden habe und daher ein Reaktionsverzug des Wagenführers zumindest nicht ausgeschlossen werden könne, gehe er nicht von den vom Erstgericht im angefochtenen Urteil getroffenen Feststellungen aus. Nach dem Sachverständigengutachten habe ein Wagenführer zudem primär den Verlauf des Seiles und die Bahntrasse zu beobachten, zumal er mit einem Querverkehr nicht rechnen müsse. Somit sei der Unfall allein auf das unvorsichtige Verhalten des Klägers zurückzuführen, der zufolge Unaufmerksamkeit ein außerhalb der vorgesehenen Piste gelegenes Gelände benutzt und den Bahndamm sowie die sich nähernde Bahn übersehen habe.

In der Verfahrensrüge der Revision wird zunächst die berufungsgerichtliche Ausführung bekämpft, das Erstgericht habe in seinem Urteil keine Feststellung dahin getroffen, daß der Kläger schon 2 bis 3 Sekunden (unrichtig: Minuten) vor dem Zusammenprall auf den Gleiskörper gelangt sei. Tatsächlich hat das Berufungsgericht bei Behandlung der Verfahrensrüge der Berufung ausgeführt, daß sich der Sachverständige zur Erstellung eines Zeit-Weg-Diagrammes mangels Vorliegens objektiver Daten nicht in der Lage gesehen habe. Weiters legte es im Rahmen der Erledigung der Beweisrüge dar, warum es den erstgerichtlichen Feststellungen, der Kläger sei so unvermittelte und knapp vor den Seilbahnwagen gekommen, daß der Wagenführer trotz sofortiger Reaktion den Unfall nicht habe vermeiden können, folge und insbesondere, daß das Erstgericht eine Zeitspanne von 2 bis 3 Sekunden zwischen Auftauchen des Klägers am Bahndamm und dem Anprall zu Recht nicht festgestellt habe. Der Revisionswerber bekämpft somit gesetzwidrig die in dritter Instanz unanfechtbare Beweiswürdigung der Unterinstanzen. Der behauptete Verfahrensmangel liegt daher nicht vor. Die Revisionsausführung, dem Wagenführer B\*\*\* sei im Hinblick auf sein bremsbereites Fahren keine "Schrecksekunde" zugestanden, sodaß der Anhalteweg des Seilbahnwagens mit der Bremsstrecke von 4 bis 5 m gleichzusetzen sei, ist der Rechtsrüge zuzuordnen. Der behauptete Revisionsgrund des § 503 Abs 1 Z 2 ZPO liegt demnach nicht vor. In der Rechtsrüge wirft der Revisionswerber der beklagten Partei einen "verspäteten Bremseinsatz" des Wagenführers B\*\*\* vor, weil nach dem gesamten Geschehensablauf für eine wirkungsvolle

Reaktion genügend Zeit gewesen wäre. Der Wagenführer habe daher keinesfalls die nach der Sachlage gebotene äußerste Sorgfalt eingehalten. Davon, daß der Kläger unvermittelt auf die Trasse gekommen sei, könne beim gegebenen Ablauf nicht die Rede sei. Jedenfalls gingen unaufgeklärte Ungewißheiten über wesentliche Einzelheiten des Unfallsherganges zu Lasten des Halters. Der Sachverständige habe nichts darüber sagen können, wann der Wagenführer die Schienenzangenbremse eingesetzt habe. Diesbezüglich sei eine Feststellung daher nicht möglich, was zu Lasten der beklagten Partei gehe. Diese habe auch ihre Pistensicherungspflicht verletzt, zumal die vorhandene Geländewelle keinen Hinweis auf einen Bahndamm dargestellt habe und der vorhandene Sturzraum von einer Schilänge zu kurz gewesen sei. Eine optische Absicherung der Gleisanlage hätte den Unfall verhindert. Der Kurvenbereich stelle sich als Piste mit anschließend befahrener Fläche dar, die Gefahr habe in einem erst auf eine Schilänge erkennbaren Geleise bestanden. Da die Verantwortlichkeit des Pistenerhalters über den klar begrenzten Pistenrand hinausgehe, wäre hier eine sogenannte sicherungspflichtige "Knautschzone" zu schaffen gewesen.

Diesen Ausführungen kann nicht gefolgt werden.

Der Oberste Gerichtshof, der nicht Tatsacheninstanz ist, hat bei der rechtlichen Beurteilung von der unterinstanzlichen Feststellung auszugehen, daß der Kläger, der mit einem Fahrtempo von ca. 30 km/h von der Piste gefahren war, so unvermittelt auf die 5 m vom Pistenrand entfernte Bahntrasse geriet, daß dem bremsbereit fahrenden Wagenführer B\*\*\* trotz sofortiger Bremsung mittels der Schienenzangenbremse eine Vermeidung des Unfalles unmöglich war. Die Ansicht des Revisionswerbers, dem Wagenführer sei keine "Schrecksekunde" im Sinn einer Reaktionszeit zuzubilligen, sodaß der Anhalteweg dem Bremsweg gleichzusetzen sei, ist nicht richtig. Auch bei bremsbereitem Fahren setzt die Bremsung nicht schon gleichsam im Augenblick der erstmaligen Wahrnehmung des herannahenden Gefahrenobjektes von selbst ein, sondern erfordert das Bewußtwerden der Gefahr, das Fassen des konkreten Bremsentschlusses und dessen Durchführung. Die Feststellung, daß der Wagenführer auf das unvermittelte Auftauchen des Klägers auf der Bahntrasse sofort durch Bremsung mit der Schienenzangenbremse reagiert hat, läßt keinen Raum für die Annahme zu, daß diese Reaktion vielleicht doch etwas verzögert gewesen sein könnte. Die erstgerichtliche Formulierung, der Kläger sei unvermittelt auf der Bahntrasse aufgetaucht, ist beim gegebenen Geschehensablauf auch nicht mißverständlich, weil vom Augenblick des Verlassens der präparierten Piste bei seinem Fahrtempo von ca. 30 km/h die 5 m entfernte Bahntrasse in 0,6 Sekunden erreicht wurde. Hinsichtlich des Unfallsablaufes bestehen somit keine die beklagten Parteien belastenden Ungewißheiten. Ohne Rechtsirrtum haben die Unterinstanzen daher zugrundegelegt, daß der beklagten Partei im Sinne der von ihnen ausführlich dargestellten einschlägigen Rechtsprechung der Befreiungsbeweis gelungen ist.

Auch eine Verletzung der Pistensicherungspflicht und sonstiger Schutz- und Sorgfaltspflichten fällt der beklagten Partei nicht zur Last. Der Oberste Gerichtshof hat in mehrfachen Entscheidungen zur Frage Stellung genommen, ob und wie weit der an den Pistenrand anschließende Raum vom Pistenerhalter zu sichern ist, um der Verletzungsgefahr bei Stürzen im Randbereich der Piste zu begegnen. Entgegen einem Teil der Lehre, welcher die Sicherungspflicht mit dem Pistenrand selbst begrenzt wissen will, nimmt er eine Sicherungspflicht auch noch im unmittelbaren Nahbereich des Pistenrandes an. Darin, daß in einer Entfernung von 5 m vom Rand der präparierten Piste gelegene Hindernisse nicht mehr zu sichern oder auch nur mehr besonders zu kennzeichnen seien, stimmen sämtliche Entscheidungen und Lehrmeinungen voll überein.

Meinungsverschiedenheiten zwischen den Schifachleuten bestanden lediglich, wie groß der an die Piste anschließende, zu sichernde Sturzraum sein müsse, wobei zuletzt ein Bereich von etwa einer Schilänge, das sind ca. 2 m, genannt wurde (siehe die in Pichler-Holzer, Handbuch des Schirechtes, auf S 30 ff abgedruckten E. und Lit.). Im übrigen ist es unbestritten, daß der Schifahrer eine Geschwindigkeit und eine kontrollierte Fahrweise wählen muß, die ein "Hinausfliegen" über den Pistenrand jedenfalls hintanhält (Pichler-Holzer aaO 31).

Im Hinblick auf die Entfernung der auf dem erhöhten Bahndamm gelegenen Bahntrasse von der präparierten Piste von 5 m war die beklagte Partei vorliegendenfalls somit nicht zu einer Sicherung oder Markierung der Gefahrenstelle verpflichtet. Die Revisionsbehauptung, an die präparierte Piste habe im Unfallsbereich eine "befahrene Fläche" angeschlossen, ist feststellungswidrig und daher unbeachtlich. Auch in der Ansicht des Berufungsgerichtes, die beklagte Partei habe keine Sicherungs- oder sonstigen Schutzpflichten gegenüber dem Kläger verletzt, kann daher kein Rechtsirrtum erkannt werden.

Demgemäß war der Revision ein Erfolg zu versagen.

Die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens gründet sich auf die §§ 41 und 50 ZPO.

**Anmerkung**

E11549

**European Case Law Identifier (ECLI)**

ECLI:AT:OGH0002:1987:0020OB00037.87.0630.000

**Dokumentnummer**

JJT\_19870630\_OGH0002\_0020OB00037\_8700000\_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)