

# TE OGH 2010/4/22 20b33/10g

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 22.04.2010

## Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat durch den Senatspräsidenten Dr. Baumann als Vorsitzenden und die Hofräte Dr. Veith, Dr. E. Solé, Dr. Schwarzenbacher und Dr. Nowotny als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, 1120 Wien, Vivenotgasse 10, vertreten durch Cerha Hempel Spiegelfeld Hlawati Partnerschaft von Rechtsanwälten in Wien, gegen die beklagten Parteien 1.) M\*\*\*\*\* Kft, \*\*\*\*\*, 2.) E\*\*\*\*\*-Gesellschaft m.b.H., \*\*\*\*\*, 3.) Peter M\*\*\*\*\*, 4.) Hans W\*\*\*\*\*, alle vertreten durch Dr. Max Pichler, Rechtsanwalt in Wien, wegen 2.447.327,68 EUR sA, über die außerordentliche Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Wien als Schifffahrtsobergericht vom 18. November 2009, GZ 2 R 148/09p-61, den

## B e s c h l u s s

gefasst:

## Spruch

Die außerordentliche Revision wird gemäß § 508a Abs 2 ZPO mangels der Voraussetzungen des § 502 Abs 1 ZPO zurückgewiesen (§ 510 Abs 3 ZPO).

## Text

Begründung:

Am 17. 12. 2005 um ca 3:45 Uhr kollidierte ein auf der Donau stromaufwärts fahrender Schubverband, bestehend aus einem Schubschiff und vier Schubleichtern, mit dem mittleren Brückenpfeiler der Eisenbahnbrücke zwischen Krems und Furth-Palt, wodurch die Brücke beschädigt wurde.

Die Klägerin ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß § 26 Bundesbahngesetz und stellt bereit, betreibt und erhält eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur. Erst- und Zweitbeklagte sind jeweils Gesamtrechtsnachfolgerinnen des Eigentümers bzw Nutzungsberechtigten des Schubverbands.

Der Drittbeklagte versah ab Mitternacht vom 16. auf den 17. 12. 2005 seinen Dienst am Steuer des Schubverbands. Er hatte zum Zeitpunkt des Dienstantritts keine gesundheitlichen Probleme, auch in den Tagen zuvor keine Krankheitssymptome und auch nichts Schlechtes gegessen. Er war nicht alkoholisiert. Auch sonstiges Fehlverhalten wie Einschlafen, Verlassen des Steuerstandes etc konnte nicht festgestellt werden. Der Schubverband passierte zunächst die Straßenbrücke in Krems. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von 11 km/h (3 m/sec) war mit einem Passieren der unfallgegenständlichen, 1,7 km entfernten Eisenbahnbrücke in ca 10 Minuten zu rechnen. Die Fahrtstrecke zwischen den beiden Brücken weist einen geraden Verlauf auf. Nach Passieren der ersten Brücke war der Schubverband bereits auf dem richtigen Kurs zwecks Passierens der gegenständlichen Eisenbahnbrücke ausgerichtet.

Wann genau nach dem Passieren der ersten Brücke erste Krankheitssymptome auftraten, konnte nicht festgestellt werden. Die Vorsymptomatik dauerte eine halbe Minute bis wenige Minuten. Dem Drittbeklagten wurde heiß, dann

kalt, ihm wurde übel, er zitterte und hatte Gliederschmerzen. Mit dem Verlust des Bewusstseins musste er nicht rechnen. Er versuchte aufzustehen und verlor das Bewusstsein. Die Ursache dafür war ein viraler Infekt. Im Zuge des Zusammenbruchs bewegte der Drittbeklagte unbewusst das Ruder, weshalb der Verband nach Backbord ausbrach. Ohne diese plötzliche Richtungsänderung wäre der Schubverband unter der Brücke durchgekommen, hätte sie also kollisionsfrei passiert. Durch die Kollision des Schubverbands mit der Brücke wurde deren mittlerer Pfeiler um etwa 2,2 m stromaufwärts verschoben.

Die Klägerin begehrt von der Erst- und Zweitbeklagten als Halter und Betreiber des Schubverbands sowie vom Dritt- und Viertbeklagten als deren Kapitäne den Klagsbetrag als Schadenersatz für die Kosten der Schadensbehebung an der Brücke von rund 5,9 Mio EUR unter Berücksichtigung der Haftungsbegrenzung mit dem Wert von Schiff und Fracht gemäß § 4 Abs 1 Z 3 Binnenschiffahrtsg. Der Drittbeklagte habe den Unfall verschuldet, weil er die Symptome eines fortschreitenden Unwohlseins ignoriert und trotz nahenden Zusammenbruchs die Hand am Steuerknüppel gelassen habe, was zum unfallverursachenden Richtungswechsel geführt habe. Er habe verabsäumt, rechtzeitig den Ersten Kapitän, den Viertbeklagten, um Hilfe zu rufen und so für seine Ablöse zu sorgen.

Die Beklagten bestritten ein Verschulden des Drittbeklagten, weil es sich bei seinem Zusammenbruch um ein unvorhersehbares und unvermeidbares außergewöhnliches Ereignis außerhalb menschlicher Ingerenz und Kontrolle gehandelt habe. Die Klägerin treffe ein Verschulden, weil die Brücke entgegen dem Stand der Technik und den Bauvorschriften über keinen Anfahrerschutz verfügt habe. Diesfalls wäre ein Verschieben der Brückentragwerke unterblieben und nur ein geringfügiger Schaden am Pfeilerfuß entstanden.

Die Vorinstanzen wiesen das Klagebegehren ab. Das Berufungsgericht führte in rechtlicher Hinsicht aus: Gemäß § 6 Abs 1 iVm § 5 Abs 2 SchFG bzw § 11.08a der Wasserstraßen-Verkehrsordnung (BGBl II 2005/248, im Folgenden: WVO) bedürfe es eines geistig und körperlich geeigneten Schiffsführers; als in diesem Sinn geistig und körperlich geeignet gelte insbesondere nicht, wer sich in einem durch Alkohol oder sonstige psychotrope Substanzen oder durch außergewöhnliche Erregung oder Ermüdung beeinträchtigten Zustand befinde. Das Aufkeimen des körperlichen Unwohlseins sei darunter noch nicht subsumierbar. § 6 Abs 1 SchFG bzw § 11.08a WVO enthielten kein konkret ausformuliertes Verhaltensgebot insbesondere für die vorliegende Situation. Es sei daher schon fraglich, ob insoweit überhaupt ein Schutzgesetz vorliege. Der Oberste Gerichtshof habe zwar auch ein fehlerhaftes Begegnungsmanöver infolge § 1.04 WVO bereits als Schutzgesetzverletzung erachtet (8 Ob 30/86). Während dort ein schadensvermeidendes Ausweichmanöver möglich gewesen wäre, lägen im vorliegenden Fall keine Feststellungen über die (nautischen) Erkenntnis- und Handlungsmöglichkeiten im Falle des Auftretens einer Vorsymptomatik wie in der letzten Phase vor dem Zusammenbruch („heiß/kalt“, Übelkeit, Zittern, Gliederschmerzen) vor. Daher lasse sich eine Schutzgesetzverletzung des Drittbeklagten auch unter Berücksichtigung der die allgemeinen Sorgfaltspflichten regelnden Normen nicht ableiten.

Rechtswidrigkeit außerhalb der Haftung infolge Verletzung einer Schutznorm setze voraus, dass ein maßgerechter Mensch in der Situation des Täters die mögliche Schadensentstehung - im vorliegenden Fall die Kollision mit der Eisenbahnbrücke - voraussehen habe können. Der Drittbeklagte hätte daher hinsichtlich des eingetretenen Schadens nur dann rechtswidrig gehandelt, wenn ein maßgerechter Mensch in seiner Situation zeitgerecht erkannt hätte, dass eine Kollision mit der Brücke drohe, und deshalb das von der Klägerin vorgebrachte andere Verhalten gesetzt hätte. Angesichts der unproblematischen Strecke wäre für den Drittbeklagten der Schaden nur dann vorhersehbar gewesen, wenn auch die unwillkürliche Richtungsänderung, somit der diese auslösende gänzliche körperliche Zusammenbruch vorhersehbar gewesen wäre. Selbst wenn man davon ausgehe, dass erste Beschwerden schon mehrere Minuten vor der Kollision begonnen hätten und die „wirklich schlimme“ Vorsymptomatik vor dem eigentlichen Kollaps eine halbe Minute oder länger gedauert habe, möge zwar grundsätzlich Anlass bestanden haben, infolge zunehmend herabgeminderter Fahrtüchtigkeit für eine Ablöse zu sorgen, um allfälligen beim Führen eines Schubverbands grundsätzlich möglichen Gefahren zu begegnen. Die konkret verwirklichte Gefahr, dass der Schubverband, obwohl er für die Durchfahrt bereits ausgerichtet gewesen sei, dennoch mit dem Brückenpfeiler kollidieren werde, weil ein Ohnmachtsanfall eine Richtungsänderung bewirken werde, sei jedoch schon objektiv nicht vorhersehbar gewesen. Es fehle daher schon an der Rechtswidrigkeit des Verhaltens des Drittbeklagten. Daraus folge im Übrigen die Unerheblichkeit des Umstands, ob auch das Alarmieren des Viertbeklagten den Unfall nicht mehr hätte verhindern können: Dabei handle es sich um den rechtsvernichtenden Einwand des Schädigers, dass das rechtmäßige Alternativverhalten (Hilferuf) zum selben Schaden geführt hätte; dieser Einwand sei nicht mehr erforderlich, wenn den

Schädiger schon mangels Rechtswidrigkeit von vornherein keine Haftung treffe. Überdies könne dem Drittbeklagten kein subjektiver Vorwurf gemacht werden, mit einer Ohnmacht als einzig denkbarer Möglichkeit für eine erhebliche Kursabweichung und daraus folgender Kollision mit dem Brückenpfeiler nicht gerechnet zu haben. Den Drittbeklagten treffe daher auch kein Verschulden, weshalb eine Verschuldenshaftung ausscheide.

Der Oberste Gerichtshof habe aufgrund der §§ 3 f BinnenschiffahrtsG, die eine eingeschränkte Verschuldenshaftung normierten, die Analogie zum Gefährdungshaftungsrecht ausgeschlossen (1 Ob 32/92). Es gebe keinen Anlass, entgegen dieser Rechtsprechung bestehende Gefährdungshaftungsnormen analog anzuwenden. Eine von anderen gefahrenträchtigen Lebensbereichen (wie insbesondere vom Straßen-, Schienen- oder Flugverkehr) abweichende Behandlung des Binnenschiffsverkehrs folge nämlich schon aus der Berücksichtigung einschlägiger internationaler Übereinkommen im Bereich der Schifffahrt, die - für die Vertragsstaaten bindend - nur eine spezielle Verschuldenshaftung vorsähen. Dieser auch für Österreich geltende Rechtsbestand (zB Übereinkommen zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen, BGBl 1966/204, sowie Internationales Übereinkommen vom 23. 9. 1910 zur einheitlichen Feststellung bestimmter Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen sowie zur einheitlichen Feststellung bestimmter Regeln über Hilfeleistung und Bergung in Seenot, RGBl 1913/33) finde zwar nur für Schäden an den Schiffen sowie der an Bord befindlichen Personen und Sachen, also nicht für Kollisionsschäden an Bauwerken unmittelbar Anwendung. Dessen ungeachtet könne es dem Gesetzgeber nicht als unsachliche Differenzierung angelastet werden, zur Vermeidung von Wertungswidersprüchen jeglichen durch (Binnen-)Schiffe verursachten Schaden demselben speziellen Verschuldensregime zu unterstellen (vgl von Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht<sup>5</sup> § 92a Rz 16). Hinzu komme der Aspekt zunehmender Sicherheit im Hinblick auf die moderne Schiffstechnik, die Leistungen des Wasserbaus und des gestiegenen Ausbildungs- und Fortbildungsniveaus der Schiffsführer (vgl von Waldstein/Holland aaO Rz 17) sowie der Aspekt einer nicht ohne weiteres sachgerechten Risikoverlagerung im Fall einer verschuldensunabhängigen Haftung des Schiffseigentümers unter Berücksichtigung des Umstands, dass dieser die häufig erst aus der gefährlichen Natur bestimmter Transportgüter (Öl- und Chemieprodukte, Zement etc) herrührenden Risiken zu tragen hätte, während die Verladenseite für den wertschöpfenden Transport weitgehend risikofrei agieren könnte (vgl von Waldstein/Holland aaO Rz 18). Für die angeregte Einleitung eines Gesetzesprüfungsverfahrens beim Verfassungsgerichtshof wegen eines Verstoßes gegen den Gleichheitsgrundsatz bestehe daher kein Anlass.

Das Berufungsgericht ließ die ordentliche Revision nicht zu, da seine Entscheidung im Einklang mit der oberstgerichtlichen Rechtsprechung stehe. Inwiefern derjenige, der infolge Ohnmacht einem Dritten einen Schaden zufüge, rechtswidrig und schuldhaft handle, sei von den jeweiligen speziellen Umständen abhängig und daher nicht von über den Einzelfall hinausgehender Bedeutung.

### **Rechtliche Beurteilung**

Die Revision der Klägerin ist unzulässig.

1.) Verschuldenshaftung:

Die Revisionswerberin stützt sich hierfür auf § 9 BinnenschiffahrtsG (dRGL 1898/S 868), § 5 Abs 3 SchifffahrtG (SchFG; BGBl I 1997/62) und § 11.08a WVO; diese Normen seien Schutzgesetze iSd § 1311 ABGB.

Die rechtliche Beurteilung des Berufungsgerichts läuft darauf hinaus, dem Drittbeklagten falle weder ein rechtswidriges noch ein schuldhaftes Verhalten zur Last.

Nach von Waldstein/Holland aaO § 92b Rz 4 mwN verbieten sich bei der Frage, ob der Besatzung ein Verschulden zuzumessen ist, „spätere Erwägungen vom sogenannten grünen Tisch aus, bei denen die Anforderungen an die Schiffsbesatzung - von Büromenschen, die nur selten einem vergleichbaren Entscheidungsdruck ausgesetzt sind - lebensfremd überspannt werden“. Nach 2 Ob 63/94 kann einem Kfz-Lenker, der infolge einer plötzlich aufgetretenen Bewusstseinsstörung einen Unfall verursacht, kein Verschulden zur Last gelegt werden; dies gilt auch für einen Schiffsführer. Insbesondere angesichts dessen, dass der Drittbeklagte nicht mit einer Ohnmacht rechnen musste, ist somit die Beurteilung des Berufungsgerichts zum fehlenden Verschulden des Drittbeklagten jedenfalls vertretbar.

Die Fragen, ob das Verhalten des Drittbeklagten rechtswidrig war bzw ob er gegen bestimmte Normen verstoßen hat und ob diese Normen Schutzgesetze iSd § 1311 ABGB sind, sind somit nicht mehr entscheidungsrelevant.

## 2.) Gefährdungshaftung:

Zur Frage, ob im Binnenschiffrechts eine Gefährdungshaftung analog zu anderen Rechtsnormen, die eine Gefährdungshaftung vorsehen (zB EKHG, LFG), besteht, konnte sich das Berufungsgericht auf oberstgerichtliche Rechtsprechung, die diese Analogie - im Bewusstsein der im modernen Verkehrsrecht sonst üblichen Halterhaftung - verneint, stützen (SZ 49/89; 8 Ob 16/85; 1 Ob 32/92; vgl RIS-Justiz RS0053036; RS0029938; RS0029214; RS0033348; RS0038230). Das Berufungsgericht ist von dieser Rechtsprechung nicht abgewichen.

Für das deutsche Recht wird bei vergleichbarer Rechtslage die Ansicht vertreten, im Bereich der Binnenschiffahrt gebe es de lege lata keine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung (von Waldstein/Holland aaO § 5 Rz 8; § 92a Rz 14 ff; § 92b Rz 4).

Auch für das österreichische Recht hat etwa Canaris, Die Gefährdungshaftung im Lichte der neueren Rechtsentwicklung, JBl 1995, 2 (11) durchaus Argumente gefunden, die gegen eine Analogie der Gefährdungshaftungsnormen des EKHG und des LFG im Binnenschiffrechts sprechen: Schwere Bedenken gegen eine Analogie ergäben sich schon daraus, dass diese nicht lediglich zur Ergänzung einer bereits bestehenden Tatbestandsform der Gefährdungshaftung durch die Einbeziehung einer weiteren Sache, also gewissermaßen zu einer nur punktuellen Erweiterung, sondern zu einer strukturellen Veränderung des Systems der Gefährdungshaftung im Grundsätzlichen führen würde; denn während es bisher eine Gefährdungshaftung nur für Land- und Luftfahrzeuge gebe, würde diese durch eine solche Analogie auf Wasserfahrzeuge und damit auf einen anderen Verkehrsraum ausgedehnt. Es bestünden auch erhebliche Unterschiede hinsichtlich der relevanten Gefahren.

Wenngleich die Rechtsprechung in einzelnen Fällen Gefährdungshaftung durch Analogie anerkannt hat, so wurde doch in der Mehrzahl der Fälle eine solche Analogie verneint und wird in der Kommentarliteratur auf die besonderen Schwierigkeiten bei der Frage einer Bejahung von Gefährdungshaftung durch Analogie und auf die damit verbundenen Unsicherheiten allgemein hingewiesen (vgl etwa Koziol, Haftpflichtrecht II2 [1984], 575 bis 582; Schauer in Schwimann3 [2005] § 2 EKHG Rz 16 bis 22; Harrer in Schwimann3 [2006], Vor §§ 1293 ff Rz 14 bis 16; derselbe aaO § 1315 Rz 16 bis 18; Reischauer in Rummel3 [2007] § 1306 Rz 2; Karner in KBB2 [2007] § 1306 Rz 2 jeweils mwN; vgl auch RIS-Justiz RS0072345; RS0029942).

Die von der Revisionswerberin für eine durch Analogie gewonnene Gefährdungshaftung im Binnenschiffrechts ins Treffen geführten Argumente sind somit nicht von solchem Gewicht, die bestehende oberstgerichtliche Rechtsprechung (Verneinung einer Gefährdungshaftung im Binnenschiffrechts) in Frage zu stellen. Vielmehr ist angesichts der expliziten Regelung der §§ 3 f BinnenschiffrechtsG eine Gesetzeslücke zu verneinen. Die generelle Modernisierung des Haftungssystems im Binnenschiffrechts ist Sache des Gesetzgebers und nicht der Gerichte.

## 3.) Verfassungsrechtliche Bedenken:

Die Revisionswerberin meint, die §§ 3 f BinnenschiffrechtsG könnten gegen den Gleichheitsgrundsatz verstoßen.

Nach ständiger Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs ist dem Gesetzgeber nicht verwehrt, „einfache und leicht handhabbare Regelungen zu treffen“, er darf von einer Durchschnittsbetrachtung ausgehen; Härtefälle machen ein Gesetz nicht eo ipso gleichheitswidrig (Mayer, B-VG4 [2007] Art 2 StGG IV.2. mwN). Der Gleichheitssatz schließt einen rechtspolitischen Gestaltungsspielraum nicht aus. Unzulässig sind nur exzessive Regelungen (Mayer aaO V.1. mwN). Kann ein „vernünftiger“ Grund (für eine Ungleichbehandlung) bejaht werden, ist eine Norm gleichheitsrechtlich unbedenklich, wenn sie dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entspricht (Mayer aaO V.2. mwN).

Angesichts der (zT schon vom Berufungsgericht) erwähnten Argumente, die sich für eine differenzierte Betrachtung der Binnenschiffahrt im Vergleich zum Land- oder Luftverkehr ins Treffen führen lassen, erweist sich die Ansicht des Berufungsgerichts, eine Notwendigkeit, ein Gesetzesprüfungsverfahren beim Verfassungsgerichtshof einzuleiten, bestehe nicht, als nicht korrekturbedürftig. Wenn der Oberste Gerichtshof die verfassungsrechtlichen Bedenken des Rechtsmittelwerbers nicht teilt, so liegt keine seine Anrufung rechtfertigende Rechtsfrage vor (RIS-Justiz RS0116943).

Da es der Revision somit nicht gelingt, eine Rechtsfrage gemäß § 502 Abs 1 ZPO darzustellen, war sie zurückzuweisen.

## Textnummer

E93845

**European Case Law Identifier (ECLI)**

ECLI:AT:OGH0002:2010:0020OB00033.10G.0422.000

**Im RIS seit**

10.06.2010

**Zuletzt aktualisiert am**

16.02.2012

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

© 2024 JUSLINE

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

[www.jusline.at](http://www.jusline.at)