jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE OGH 2020/6/29 2Ob95/19p

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 29.06.2020

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten Dr. Veith als Vorsitzenden und den Hofrat Dr. Musger, die Hofrätin Dr. Solé sowie die Hofräte Dr. Nowotny und Mag. Pertmayr als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Parteien 1. K***** A*****, 2. F***** A***** und 3. mj H***** A*****, letztere vertreten durch die Mutter K***** A*****, alle *****, sämtliche vertreten durch Dr. Michael Velik, LL.M., Rechtsanwalt in Wien, gegen die beklagten Parteien 1. ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, Wien 2, Praterstern 3, vertreten durch Dr. Martin Wandl & Dr. Wolfgang Krempl, Rechtsanwaltspartnerschaft in St. Pölten, und 2. T***** L*****, vertreten durch Mag. Dr. Edwin Mächler, Rechtsanwalt in Graz, sowie der Nebenintervenienten auf Seiten der erstbeklagten Partei 1. Republik Österreich, vertreten durch die Finanzprokuratur, 2. (auch auf Seiten der zweitbeklagten Partei) J***** B*****, vertreten durch Themmer, Toth & Partner Rechtsanwälte GmbH in Wien, 3. Marktgemeinde A*****, vertreten durch Dr. Borns Rechtsanwalts GmbH & Co KG in Gänserndorf, 4. W***** GmbH, *****, vertreten durch Dr. Helga Hofbauer, Rechtsanwältin in Wien, und 5. ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH, Wien 10, Am Hauptbahnhof 2, vertreten durch Dr. Martin Drahos, Rechtsanwalt in Wien, wegen zuletzt 7.546,67 EUR sA (erstklagende Partei) und jeweils 6.666,67 EUR sA (zweit- und drittklagende Partei) sowie jeweils Feststellung (Streitwert 2.000 EUR), über die Revision der klagenden Parteien gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Wien vom 30. Jänner 2019, GZ 12 R 56/18w-81, womit infolge Berufung der klagenden Parteien das Urteil des Landesgerichts Korneuburg vom 26. März 2018, GZ 5 Cg 25/17z-68, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung den

Beschluss

gefasst:

Spruch

Die Revision wird zurückgewiesen.

Die klagenden Parteien sind zu je einem Drittel schuldig, der erstbeklagten Partei sowie dem Zweitnebenintervenienten, der Dritt- und der Fünftnebenintervenientin deren mit jeweils 1.984,34 EUR (darin 330,72 EUR USt) sowie der Erstnebenintervenientin deren mit 1.653,62 EUR bestimmten Kosten der Revisionsbeantwortungen binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Begründung:

Am 31. 3. 2014 ereignete sich auf der Strecke der „Stammersdorfer Lokalbahn“, einer Nebenbahn im Weinviertel in Niederösterreich, im Ortsgebiet von A***** bei Tageslicht und klaren Sichtverhältnissen auf der eingleisigen Eisenbahnkreuzung mit der Landesstraße L ***** ein Verkehrsunfall. Dabei wurde ein die Kreuzung passierender Kleintransporter von einem vom Zweitbeklagten geführten Zug erfasst und der Fahrzeuglenker schwerst verletzt. Die Erstklägerin ist die Mutter, die Zweit- und Drittklägerin sind Schwestern des Verletzten. Die erstbeklagte Partei ist das

Eisenbahn-infrastrukturunternehmen, auf dessen Anlage sich der Unfall ereignet hat.

Im Unfallzeitpunkt war die Eisenbahnkreuzung entsprechend dem in den Jahren 1998 und 2004 behördlich überprüften Genehmigungsbescheid aus dem Jahr 1989 mit einem Andreaskreuz und der Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert. Zusätzlich befand sich an den Andreaskreuzen auf beiden Straßenseiten das Vorschriftszeichen „Halt" und in einem Abstand von 6 m zur Gleisanlage war am Boden eine Haltelinie markiert. Für den Schienenverkehr lag die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 60 km/h. Aus einer Entfernung von 7,5 m zu den Schienen („Sehpunkt"; entsprach der Sitzposition des Verletzten, hätte er vor der Haltelinie angehalten) lagen keinerlei Sichtbehinderungen vor und es bestand 150 m uneingeschränkte Sicht auf den von links herannahenden Zug. Der Kraftfahrzeuglenker übersetzte die Eisenbahnkreuzung jedoch ohne abzubremsen oder anzuhalten und unter Missachtung der für ihn gut wahrnehmbaren drei akustischen Pfeifsignale des mit 50 bis 55 km/h herannahenden Zuges. Trotz sofort eingeleiteter Schnellbremsung durch den Zweitbeklagten konnte dieser eine Kollision nicht verhindern.

Vor dem gegenständlichen Unfall hatten sich auf dieser Eisenbahnkreuzung im Jahr 2010 zwei Unfälle, im Jahr 2012 zwei Unfälle und im Jahr 2014 ein Unfall ereignet, wobei bei zwei Unfällen Pkw-Insassen leicht verletzt worden waren; ansonsten war lediglich Sachschaden entstanden. Alle diese Unfälle wurden von der erstbeklagten Partei der Behörde gemeldet, in deren Statistik sie auch Eingang gefunden haben.

Gegenstand des Revisionsverfahrens ist nur noch die Frage einer Verschuldenshaftung der erstbeklagten Partei.

Die Klägerinnen begehren Schadenersatz und stellen jeweils Feststellungsbegehren unter Anrechnung eines Mitverschuldens des Kraftfahrzeuglenkers von zwei Dritteln. Sie brachten vor, die Nachricht vom Unfall habe bei ihnen einen Schock und psychische Beeinträchtigungen mit Krankheitswert verursacht, wobei zwischen den Geschwistern eine innige Beziehung bestanden habe. Die erstbeklagte Partei habe es verabsäumt, die Sicht auf den herannahenden Zug beeinträchtigende Hindernisse (Transformator, Holzstapel) zu entfernen. Die Eisenbahnkreuzung sei unzureichend gesichert und die Geschwindigkeit des Zuges sei überhöht gewesen. Die Dienstvorschrift über die Sicherung schienengleicher Eisenbahnübergänge (Dienstvorschrift B 6) ordne in Punkt 14.5 an, dass, wenn es trotz bescheidgemäßen Zustands der Kreuzung wiederholt zu Unfällen komme und die Kreuzungssicherung daher offenbar nicht mehr den gegebenen Verkehrsverhältnissen entspreche, ein entsprechender Bericht der zuständigen Bundesbahndirektion vorzulegen sei. Nach Punkt 15.1 dieser Dienstvorschrift sei, wenn eine Änderung des bescheidgemäßen Zustands erforderlich werde, in jedem Fall im Dienstwege ein Antrag bei der Behörde einzubringen. Aufgrund dieser Bestimmungen und im Hinblick auf die Bekanntgabepflicht nach § 9 Abs 4 EisbKrV 2012 wäre die erstbeklagte Partei aufgrund der zahlreichen Vorunfälle verpflichtet gewesen, bereits vor dem gegenständlichen Unfall eine Änderung der Sicherung der Eisenbahnkreuzung bei der Behörde zu beantragen. Durch eine Sicherung mittels Bahnschranken und/oder Lichtanlage wäre der Unfall vermieden worden.

Die erstbeklagte Partei und die Nebenintervenienten wendeten ein, die Eisenbahnkreuzung habe dem Bewilligungsbescheid entsprochen. Sichtbeeinträchtigungen habe es nicht gegeben. Die Sicherung sei ausreichend gewesen und es habe auch keine Notwendigkeit zur Durchführung von Änderungen bestanden. Das Alleinverschulden am Unfall treffe den Lenker des Kraftfahrzeugs.

Das Erstgericht wies die Klagebegehren ab. Es führte aus, die Festlegung der Sicherung der Eisenbahnkreuzung habe der Behörde oblegen. Die erstbeklagte Partei hätte daher selbst keine bessere Sicherung vornehmen können. Aufgrund der ausreichenden Sichtverhältnisse im Unfallzeitpunkt bestehe keine Haftung wegen mangelnder Prüfung von Ortsveränderungen oder Meldung von Sichteinschränkungen. Auch sonst habe die erstbeklagte Partei sämtliche ihr durch Gesetz oder Verordnung auferlegten Maßnahmen zum Schutz der Verkehrsteilnehmer durchgeführt und sie sei ihrer Meldeverpflichtung ausreichend nachgekommen. Allfällige Ersatzansprüche nach dem EKHG seien wegen Nichteinhaltung der Frist des § 18 EKHG präkludiert.

Das Berufungsgericht bestätigte diese Entscheidung und ließ die ordentliche Revision zunächst nicht zu. Nach Ansicht des Berufungsgerichts habe ein den erforderlichen Sichtraum einschränkendes Hindernis nicht bestanden, sodass in der Dienstvorschrift B 6 vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkungen oder die frühere Abgabe von akustischen Signalen nicht erforderlich gewesen seien. Ob die in § 9 Abs 4 EisbKrV 2012 oder in den Punkten 14.5 und 15.1 der Dienstvorschrift B 6 vorgesehenen Melde- oder Antragspflichten des Eisenbahnunternehmens Schutzgesetze iSd § 1311 ABGB seien, könne dahinstehen, weil die Klägerinnen nicht bewiesen hätten, dass die Behörde eine Sicherung

der Eisenbahnkreuzung über Mitteilung oder Antrag der erstbeklagten Partei überhaupt und gegebenenfalls so rechtzeitig angeordnet hätte, dass sie noch vor dem Unfall wirksam geworden wäre. Die Erleichterungen des prima-facie-Beweises kämen den Klägerinnen in diesem Zusammenhang nicht zugute. Das Erstgericht habe zu Recht die Präklusion allfälliger Ansprüche der Klägerinnen nach dem EKHG angenommen.

Über Antrag der Klägerinnen ließ das Berufungsgericht die ordentliche Revision nachträglich zu, weil höchstgerichtliche Rechtsprechung zur Frage fehle, ob § 9 Abs 4 EisbKrV 2012 oder Punkt 14.5 und Punkt 15.1 der Dienstvorschrift B 6 Schutzgesetze iSd § 1311 ABGB seien. Ebenso wenig bestehe höchstgerichtliche Rechtsprechung zur Frage, ob zwischen einer Bekanntgabe nach § 9 Abs 4 EisbKrV 2012, einem Antrag iSd Punktes 15.1 und/oder einer Mitteilung gemäß Punkt 14.5 der Dienstvorschrift B 6 einerseits und einer Entscheidung der Behörde über eine Änderung der Sicherung der Eisenbahnkreuzung mit der Anordnung der Errichtung von Lichtzeichen oder Lichtzeichen mit Schranken andererseits eine typische formelhafte Verknüpfung im Sinne der Erbringung eines prima-facie-Beweises der Kausalität der Nichteinhaltung dieser Vorschriften für einen durch einen Unfall auf der Eisenbahnkreuzung eingetretenen Schaden bestehe oder ob die Geschädigten die volle Behauptungs- und Beweislast für die Kausalität der behaupteten Unterlassungen der erstbeklagten Partei im Zusammenhang mit den genannten Bestimmungen treffe.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision der Klägerinnen ist entgegen dem
– den Obersten Gerichtshof nicht bindenden – Ausspruch des Berufungsgerichtsnicht zulässig. Weder in der Zulassungsbegründung noch im Rechtsmittel wird eine erhebliche, für die Entscheidung auch präjudizielle Rechtsfrage iSd § 502 Abs 1 ZPO aufgezeigt:

1. Schutzgesetze:

1.1 Schutzgesetz iSd § 1311 ABGB ist nicht nur ein Gesetz im formellen Sinn, sondern jede Rechtsvorschrift, die inhaltlich einen Schutzzweck verfolgt (RS0027415). Auch eine Betriebsvorschrift, die sich nur an Betriebsangehörige richtet, ist ein Schutzgesetz iSd § 1311 ABGB, wenn sie auf dem Bescheid einer Verwaltungsbehörde beruht und hiedurch eine Gefährdung von Personen vermieden werden soll (RS0027539). Ob eine Norm Schutzzweckcharakter aufweist, kann nur aufgrund des Inhalts dieser Norm im Einzelfall beurteilt werden (RS0027415 [T10]).

1.2 Nach Ansicht der Revisionswerberin verlange der Schutzzweck des § 9 Abs 4 EisbKrV 2012 sowie der Punkte 14.5 und 15.1 der Dienstvorschrift B 6 über die Sicherung schienengleicher Eisenbahnübergänge (in der seit 1. 8. 1983 gültigen Fassung) von der erstbeklagten Partei, nach wiederholten Unfällen eine Änderung der Sicherung zu beantragen, um der Behörde entsprechende Maßnahmen zu ermöglichen. Im vorliegenden Fall hätte die Behörde aufgrund eines solchen Antrags eine Prüfung vorgenommen und eine andere Sicherung der Eisenbahnkreuzung angeordnet, durch die der Unfall verhindert worden wäre.

1.3 Ob diese Regelungen als auch die Klägerinnen umfassende Schutznormen anzusehen sind, kann im vorliegenden Fall jedoch aus den nachstehenden Gründen offen bleiben.

2. Kausalität der behaupteten Unterlassung

2.1 Eine Unterlassung ist dann für den Schadenserfolg kausal, wenn die Vornahme einer bestimmten aktiven Handlung das Eintreten des Erfolgs verhindert hätte (RS0022913). Bei Verletzung eines Schutzgesetzes ist kein strenger Beweis des Kausalzusammenhangs erforderlich. Zwar kommt es zu keiner Umkehr der Beweislast, allerdings spricht in der Regel der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass der von der Norm zu verhindernde Schaden durch das verbotene Verhalten verursacht wurde (2 Ob 181/16f; 2 Ob 1/15h; RS0027517). Es obliegt dann dem Beklagten, die Kausalität der Pflichtwidrigkeit durch Außerkraftsetzung des ihn belastenden Anscheinsbeweises ernsthaft zweifelhaft zu machen (RS0022599; RS0027474 [T1, T5]). Der Anscheinsbeweis ist aber nur zulässig, wenn eine typische formelhafte Verknüpfung zwischen der tatsächlich bewiesenen Tatsache und dem gesetzlich geforderten Tatbestandselement besteht; er darf nicht dazu dienen, Lücken der Beweisführung durch bloße Vermutungen auszufüllen (2 Ob 1/15h; 2 Ob 213/13g; RS0040287). Ob der Anscheinsbeweis zulässig ist, ob es sich also um einen Tatbestand mit typischem Geschehensablauf handelt, ist eine Frage der rechtlichen Beurteilung (RS0022624; RS0040196), deren Lösung im Allgemeinen keine erhebliche Bedeutung iSd § 502 Abs 1 ZPO zukommt (2 Ob 227/12i).

2.2 Das Berufungsgericht hat die Zulässigkeit eines Anscheinsbeweises mangels formelhafter Verknüpfung verneint, weil die Entscheidung, ob und binnen welcher Frist die Sicherung zu ändern ist, von der Willensbildung der

Entscheidungsträger der Behörde abhängt, und dazu auf die Rechtsprechung verwiesen, wonach der Anscheinsbeweis dort ausgeschlossen ist, wo der Kausalablauf durch den individuellen Willensentschluss eines Menschen bestimmt werden kann (RS0040288).

Darin könnte nur dann eine aufzugreifende Fehlbeurteilung liegen, wenn eine gesicherte Entscheidungspraxis der Behörde bestünde, die die Änderung der Sicherungsart aufgrund einer Meldung oder Anzeige des Eisenbahnunternehmens im Sinn der in Punkt 1.2 genannten Normen noch vor dem Unfall nahegelegt hätte. Dafür fehlt jeder Anhaltspunkt.

2.3 Auch ohne Zulässigkeit des Anscheinsbeweises sind allerdings die Anforderungen an den Beweis des hypothetischen Kausalverlaufs bei einer (angeblichen) Schädigung durch Unterlassen geringer als jene an den Nachweis der Verursachung bei einer Schadenszufügung durch positives Tun. Nach ständiger Rechtsprechung genügt deshalb der Nachweis, dass der Schaden mit überwiegender Wahrscheinlichkeit auf das Unterlassen des pflichtgemäßen Handelns zurückzuführen ist (10 Ob 13/13d; RS0022900), dem der Gegner den Beweis der höheren Wahrscheinlichkeit eines anderen Verlaufs entgegenhalten kann (RS0022900 [T1]).

Den Klägerinnen wäre es daher oblegen zu behaupten und nachzuweisen, dass die Behörde mit überwiegender Wahrscheinlichkeit aufgrund eines Antrags der beklagten Partei im Sinn der in Punkt 1.2 genannten Normen die Sicherungsart der Eisenbahnkreuzung noch vor dem Unfall geändert hätte. Ein solches Vorbringen haben die Klägerinnen im erstinstanzlichen Verfahren nicht erstattet. Davon abgesehen hat die Behörde trotz Kenntnis sämtlicher Vorunfälle keine Maßnahmen veranlasst. Das Erstgericht hat dazu – disloziert im Zuge seiner Beweiswürdigung – sinngemäß festgestellt, dass nach Unfällen wegen Missachtung des Vorschriftszeichens „Halt" zeitnahe Maßnahmen auch nicht zu erwarten gewesen wären.

Selbst wenn es sich daher bei den in Punkt 1.2 genannten Normen um Schutznormen zugunsten der Klägerinnen handeln sollte, steht die Ansicht des Berufungsgerichts, den Klägerinnen sei der Beweis der Kausalität der behaupteten Unterlassungen für den eingetretenen Schaden nicht gelungen, im Einklang mit der dargelegten Rechtsprechung.

3. Ausreichende Sicherung

Dabei, ob die bei der Eisenbahnkreuzung tatsächlich vorhandenen Sicherungen dem dazu ergangenen Bescheid entsprachen, Sichtbehinderungen vorlagen oder der in der EisbKrV normierte Sichtraum frei war, handelt es sich in erster Linie um Tatfragen, die in dritter Instanz nicht mehr geprüft werden können. Die auf den Tatsachenfeststellungen des Erstgerichts beruhende Ansicht des Berufungsgerichts, mangels den Sichtraum einschränkender Sichthindernisse sei ein Vorgehen nach Punkt 4.252 der Dienstvorschrift B 6, der als Maßnahme bis zur Beseitigung von Sichthindernissen unter anderem eine Begrenzung der Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge auf 40 km/h und die Abgabe von akustischen Signalen ab einer Entfernung von 360 m vorsehe, nicht erforderlich gewesen, begegnet daher keinen Bedenken.

4. Ergebnis

Da es somit der Lösung von Rechtsfragen iSd § 502 Abs 1 ZPO nicht bedarf, ist die Revision zurückzuweisen.

5. Kosten

Die Kostenentscheidung gründet sich auf §§ 41, 50 ZPO. Die erstbeklagte Partei und die Nebenintervenienten haben in ihren Revisionsbeantwortungen auf die Unzulässigkeit der Revision hingewiesen.

Textnummer

E128755

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2020:0020OB00095.19P.0629.000

Im RIS seit

06.08.2020

Zuletzt aktualisiert am

24.06.2021

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