jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE OGH 2020/8/6 2Ob5/20d

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 06.08.2020

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten Dr. Veith als Vorsitzenden und den Hofrat Dr. Musger, die Hofrätin Dr. Solé und die Hofräte Dr. Nowotny und Mag. Pertmayr als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei T***** D*****, vertreten durch Kaufmann Neubauer Fähnrich Rechtsanwälte GmbH & Co KG in Graz, gegen die beklagten Parteien 1. W***** H***** K*****, 2. G***** K*****, beide *****, 3. W*****-Aktiengesellschaft, *****, alle vertreten durch Dr. Hans Herwig Toriser, Rechtsanwalt in Klagenfurt, 4. S***** Radclub *****, vertreten durch ScherbaumSeebacher Rechtsanwälte GmbH in Graz, 5. Land *****, vertreten durch Dr. Arno R. Lerchbaumer, Rechtsanwalt in Graz, wegen 29.474,83 EUR sA und Feststellung (Streitwert 5.000 EUR), über die außerordentliche Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Graz als Berufungsgericht vom 5. Juni 2019, GZ 5 R 23/19w-82, in der Fassung des Berichtigungsbeschlusses vom 28. August 2019, GZ 5 R 23/19w-92, mit welchem das gegen die viertbeklagte Partei ergangene Zwischen- und Teilurteil des Landesgerichts für Zivilrechtssachen Graz vom 31. Dezember 2018, GZ 14 Cg 113/16g-75, abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird Folge gegeben.

Die angefochtene Entscheidung wird dahin abgeändert, dass das Zwischen- und Teilurteil des Erstgerichts wiederhergestellt wird.

Die Kosten des Berufungs- und des Revisionsverfahrens sind weitere Verfahrenskosten.

Text

Entscheidungsgründe:

[1] Der viertbeklagte Verein veranstaltete ein Radrennen der „Bundesliga“ des Radsportverbands. Dabei kam es zu einem Unfall, bei dem der Kläger, für den sein Verein ein Startgeld gezahlt hatte, verletzt wurde. Im Revisionsverfahren ist ausschließlich strittig, ob Leute des Viertbeklagten Sorgfaltspflichten bei der Absicherung der Rennstrecke verletzt hatten und ob den Kläger in diesem Fall ein Mitverschulden trifft. Dem liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

[2] Der viertbeklagte Verein hatte zusammen mit einer Gemeinde bei der zuständigen Behörde die Bewilligung des Rennens beantragt und dabei für den späteren Unfallbereich eine Einbahnregelung vorgeschlagen. Die Behörde sah im Bewilligungsbescheid statt dessen ein allgemeines Fahrverbot mit Ausnahme für Anrainer, Linienbusse und Einsatzfahrzeuge vor. Als Auflage ordnete sie an, dass in diesem Bereich „nur die für diese Fahrtrichtung vorgesehenen Fahrspuren befahren werden“ dürften. Weiters wurde dem Viertbeklagten aufgetragen, durch „geeignete Maßnahmen (Ordnerdienst, Unterweisung der Veranstaltungsteilnehmer, usw)“ sicherzustellen, dass „eine Gefährdung oder Verletzung von Personen“ zuverlässig vermieden werde.

[3] Der Viertbeklagte sicherte die Rennstrecke bei stärker befahrenen Kreuzungen und Zufahrten durch stationäre Posten der örtlichen Feuerwehr, sonst erfolgte eine mobile Sicherung durch den Rennkonvoi, zu dem insbesondere eine vom Viertbeklagten organisierte und bezahlte Motorradstaffel gehörte. Diese Staffel agierte „selbständig". Zudem befanden sich im Konvoi mehrere „Rennkommissäre", die vom Radsportverband „gestellt" worden waren. Eine weitere Sicherung erfolgte durch ein Kommandofahrzeug und Motorräder der Polizei. Die Anrainer wurden in zwei Mitteilungsblättern der Gemeinde auf das Rennen aufmerksam gemacht.

[4] Der Unfall ereignete sich, weil der Erstbeklagte mit seinem Pkw von einem Zufahrtsweg nach links – gegen die Fahrtrichtung des Rennens – in die Rennstrecke einbog. Er hatte vom Rennen nichts gewusst und auch die erste von vier Durchfahrten des Feldes nicht bemerkt. Die Einmündung dieses und eines von der anderen Seite einmündenden Zufahrtswegs war nicht durch einen Posten oder ein Hinweisschild abgesichert. Nach den Feststellungen des Erstgerichts werden vergleichbare Zufahrten „üblicherweise" nicht mit einem Sicherungsposten versehen; vielmehr werde „maximal" ein Hinweisschild aufgestellt. Die Absicherung hätte „im Bedarf" durch die Motorradsecurity erfolgen können. Wenn diese ein sich näherndes Fahrzeug gesehen hätte, wäre sie stehen geblieben, sonst hätte es dafür „aus rennpraktischer Sicht" keinen Anlass gegeben.

[5] Das Feld näherte sich der späteren Unfallstelle auf einer mit einem Gefälle von 5 % bis 7 % bergab führenden Straße; die Fahrbahnbreite betrug an der Unfallstelle 5,6 m, später nur mehr 4,9 m. Vor dem Feld waren ursprünglich ein Pkw mit dem stellvertretenden Rennleiter und ein Motorrad gefahren. Der stellvertretende Rennleiter hatte allerdings seinen Abstand zum Feld vergrößert und die Einmündung bereits passiert, als der Erstbeklagte nach links in die Rennstrecke einbog. Der stellvertretende Rennleiter hatte angenommen, dass eine Einbahnregelung in Rennrichtung verordnet worden sei; den Abstand vergrößerte er, weil er dem Feld bei der Abfahrt auf der dann noch stärker fallenden Strecke nicht im Weg sein wollte.

[6] Der Erstbeklagte fuhr nach dem Einbiegen mit etwa 50 km/h auf der rechten Fahrbahnseite. Vor einer Rechtskurve, die ihm als „unfallträchtig" bekannt war, kam ihm zunächst das Motorrad entgegen, dessen Fahrer zwar noch ausweichen, den Erstbeklagten aber nicht mehr vor dem nachfolgenden Feld warnen konnte. Der Erstbeklagte ging vom Gas und fuhr äußerst rechts in die ihm als unfallträchtig bekannte Kurve ein. Dort kam ihm – etwa 20 Sekunden nach seiner Einfahrt in die Straße – an der Spitze des Feldes der mit etwa 55 km/h die Kurve schneidende Kläger entgegen. Die Kollision war nicht mehr zu vermeiden.

[7] Vor dem Rennen waren die Mannschaftsführer, auch jener des Klägers, auf die Geltung der StVO hingewiesen worden. Ein gesonderter Hinweis an die Radfahrer erfolgte nicht. Rennfahrer denken bei Rennen in der Bundesliga nicht an das Einhalten der StVO. Es ist für sie „rennimmanent", dass sie sich nicht daran halten können. Das gilt insbesondere für das Schneiden von Kurven. Sie vertrauen insofern auf die Absicherung durch die Polizei und den Veranstalter. Auch im konkreten Fall wurden die Fahrer weder von der Polizei noch von den „Rennkommissären" aufgefordert, das Kurvenschneiden zu unterlassen; solches erfolgt „bei derartigen Rennen nie".

[8] Der Kläger begehrt vom Viertbeklagten Schadenersatz in Höhe von 29.474,83 EUR und die Feststellung von dessen Haftung für zukünftige Schäden. Aufgrund des Startgeldes hafte der Viertbeklagte als Veranstalter aus Vertrag. Er habe es unterlassen, die Einmündung des Zufahrtswegs durch einen Posten oder eine Hinweistafel abzusichern. Dies wäre ihm zumutbar gewesen. Bei Unterbleiben der Absicherung hätte der Viertbeklagte zumindest auf das dadurch verursachte Risiko hinweisen müssen, der Kläger hätte dann nicht am Rennen teilgenommen. Der Viertbeklagte habe auch dafür einzustehen, dass der stellvertretende Rennleiter in zu großem Abstand zum Feld gefahren sei, was ebenfalls kausal für den Unfall gewesen sei. Ein Mitverschulden treffe den Kläger nicht. Mangels Warnung habe er auf die Absicherung der Strecke vertrauen dürfen und nicht mit Gegenverkehr rechnen müssen. Die Beachtung der StVO sei mit dem Wesen eines Radrennens nicht vereinbar.

[9] Der Viertbeklagte wendet ein, er habe den behördlichen Anordnungen Folge geleistet und alle zumutbaren Sicherungsmaßnahmen ergriffen. Die Gemeindebewohner seien über Mitteilungsblätter vom Rennen informiert worden. Eine 100%ige Sicherheit gebe es bei Radrennen nicht, dafür wäre eine lückenlose Sperre der Strecke erforderlich, die nur bei Weltmeisterschaften erfolge. Dem Kläger habe das bewusst sein müssen. Richtig sei, dass bei der Einmündung des Weges kein Absperrposten gestanden sei. Dies liege aber daran, dass es ein seit Jahren erprobtes

Sicherheitskonzept gebe, das auf einer dynamischen Absicherung durch die Polizei und die Rennkommissäre beruhe. Dadurch solle ein Einfahren von Fahrzeugen gegen die Richtung des Radrennens verhindert werden. Der Viertbeklagte hafte in diesem Zusammenhang nicht für allfällige Fehler der Rennleiter und Rennkommissäre.

[10] Das Erstgericht stellte mit Zwischenurteil fest, dass das Leistungsbegehren des Klägers gegenüber dem Viertbeklagten dem Grunde nach zurecht bestehe, und gab dem Feststellungsbegehren gegen den Viertbeklagten mit Teilurteil Folge.

[11] Es stellte über den zusammengefasst wiedergegebenen Sachverhalt hinaus fest, dass der Organisator des Rennens den stellvertretenden Rennleiter vor dem Rennen informiert habe, dass es eine Einbahnregelung gebe, wobei aber nicht festgestellt werden könne, ob der Rennleiter den Organisator nicht falsch verstanden habe. Der Viertbeklagte hafte wegen Verletzung einer vertraglichen Verkehrssicherungspflicht. Er habe es unterlassen, die Einmündung des Zufahrtswegs stationär abzusichern oder die Anrainer zielgerichtet vor dem Rennen zu warnen. Weiters habe die mobile Absicherung aufgrund eines Fehlverhaltens des stellvertretenden Rennleiters versagt. Dieses Fehlverhalten sei nach § 1313a ABGB dem Viertbeklagten zuzurechnen.

[12] In der Berufung bekämpfte der Viertbeklagte die Feststellung zur Information des stellvertretenden Rennleiters durch den Organisator und begehrte statt dessen eine Negativfeststellung zu den Gründen für dessen Annahme, es habe eine Einbahnregelung gegeben.

[13] Das Berufungsgericht wies das Klagebegehren gegen den Viertbeklagten mit Endurteil ab. Es sprach aus, dass der Wert des Entscheidungsgegenstands 30.000 EUR übersteige, und ließ die Revision nicht zu.

[14] Es teilte die Auffassung des Erstgerichts, dass die Rennleiter und Rennkommissäre nach § 1313a ABGB dem Viertbeklagten zuzurechnen seien. Allerdings hätten die Leute des Viertbeklagten nicht gegen Verkehrssicherungspflichten verstoßen. Es sei nicht ersichtlich, weshalb die Ankündigung des Rennens in den Mitteilungsblättern nicht ausreichend gewesen sein sollte. Eine stationäre Absicherung der Einmündung sei bei einer Ex-ante-Betrachtung nicht erforderlich gewesen; insbesondere sei unbestritten, dass das Sicherheitskonzept bei einer Besprechung mit Einsatzkräften nicht beanstandet worden sei. Ohne zusätzliche Elemente sei die Einmündung nicht als besondere Gefahrenquelle zu erkennen gewesen. Auch das Vorausfahren des stellvertretenden Rennleiters sei nicht zu beanstanden, weil das Aufbauen eines größeren Abstands aufgrund des Streckenverlaufs grundsätzlich nachvollziehbar gewesen sei. Abgesehen davon wäre die Absicherung der Einmündung in erster Linie der Motorradstaffel oblegen, und dem Kläger sei die Geltung der StVO sehr wohl bewusst gewesen. Die Beweisrüge erledigte das Berufungsgericht mangels Relevanz nicht.

[15] In seiner außerordentlichen Revision macht der Kläger geltend, dass ein Beachten der StVO mit Sinn und Zweck eines Radrennens unvereinbar wäre, weswegen der Veranstalter mit Kurvenschneiden rechnen und die Strecke entsprechend absichern müsse. Diese Absicherung sei nicht in ausreichender Weise erfolgt.

[16] Der Viertbeklagte verneint in der ihm freigestellten Revisionsbeantwortung wegen der Einzelfallbezogenheit die Zulässigkeit der Revision. Im Übrigen treffe die Rechtsansicht des Berufungsgerichts zu, dass dem Viertbeklagten kein Sorgfaltspflichtverstoß zur Last falle. Vielmehr habe das Alleinverschulden den Kläger getroffen, dem sowohl die Geltung der StVO als auch der Umstand bewusst gewesen sei, dass es keine Sperre der Rennstrecke für den sonstigen Verkehr gegeben habe.

Rechtliche Beurteilung

[17] Die außerordentliche Revision ist zulässig, weil das Berufungsgericht bei der Beurteilung der Verkehrssicherungspflichten des Veranstalters eines Radrennens seinen durch die Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs begründeten Beurteilungsspielraum überschritten hat. Sie ist aus diesem Grund auch berechtigt.

[18] 1. Den Veranstalter eines Radrennens trifft (jedenfalls) bei Zahlung eines Startgeldes eine vertragliche Verkehrssicherungspflicht (RS0023239). Er muss daher – wie jeder andere Verkehrssicherungspflichtige (2 Ob 223/15f mwN) – alle notwendigen Vorkehrungen treffen, um eine Schädigung der Teilnehmer nach Tunlichkeit abzuwenden. Dabei darf die Sorgfaltspflicht zwar nicht überspannt werden; die Grenzen des Zumutbaren sind zu beachten (RS0023487, insb [T4]). Im Einzelfall kommt es jedoch immer auf die Wahrscheinlichkeit der Schädigung (7 Ob 59/16a; 2 Ob 223/15f; RS0023487 [T7]) sowie darauf an, in welchem Maß die Verkehrsteilnehmer selbst Gefahren erkennen

und ihnen begegnen können (RS0023726). Je größer die Gefahr, umso höhere Anforderungen an die Sorgfalt sind zumutbar und daher zu stellen (3 Ob 35/98p; 8 Ob 95/14z; 10 Ob 53/15i; Koziol, Österreichisches Haftpflichtrecht3 II [2018] 747).

[19] 2. Auf dieser Grundlage trifft die Beurteilung des Erstgerichts, dass der Viertbeklagte zu einer weitergehenden Absicherung der Rennstrecke verpflichtet gewesen wäre, zu:

[20] 2.1. Nach den Feststellungen ist das „Kurvenschneiden" bei Radrennen (zumindest der Bundesliga) üblich. Die Vorstellung, dass sich Rennfahrer bei kurvigen Abfahrten (hier mit 55 km/h) auf vergleichsweise schmalen Straßen (hier zwischen 4,9 und 5,6 m) im Hauptfeld oder in größeren Gruppen an das Rechtsfahrgebot halten, ist bei realistischer Betrachtung völlig lebensfremd; ein solches Gebot wurde daher weder von den Rennkommissären noch von der Polizei eingemahnt. Der Kläger konnte daher annehmen, dass der Veranstalter die Strecke (zumindest) im Unfallbereich so absichern würde, dass (zumindest) das Hauptfeld oder größere Gruppen nicht mit Gegenverkehr rechnen müssten. Insofern unterscheidet sich der vorliegende Sachverhalt von jenem, der der (zurückweisenden) Entscheidung 2 Ob 23/05d zugrunde lag: Dort war kein Radrennen der höchsten nationalen Klasse (Bundesliga) zu beurteilen, sondern ein „Radmarathon"; zudem war der Geschädigte dort nicht im Hauptfeld unterwegs gewesen, sondern in einer kleinen Gruppe mit höchsten fünf Fahrern.

[21] 2.2. Dass die Mannschaftsführer auf die „Geltung der StVO" hingewiesen wurden, steht dem berechtigten Vertrauen des Klägers auf eine umfassende Absicherung nicht entgegen. Denn dieser Hinweis war offenkundig als bloße Formalität zur Absicherung des Veranstalters zu verstehen. Nähme man ihn ernst, hätten die Fahrer (unter anderem) bei einer Änderung der Fahrtrichtung oder einem Wechsel des Fahrstreifens ein Handzeichen geben müssen (§ 11 Abs 3 StVO), sie hätten einen Sicherheitsabstand einhalten müssen (§ 18 Abs 1 StVO), und auch das Nebeneinanderfahren wäre unzulässig gewesen, da nach § 68 Abs 2 StVO nur Trainingsfahrten mit Rennrädern vom diesbezüglichen Verbot ausgenommen sind.

[22] 2.3. Auch dass die zuständige Behörde im Bewilligungsbescheid (§ 64 StVO) für den strittigen Bereich (nur) ein allgemeines Fahrverbot mit Ausnahmen für Anrainer, Linienbusse und Einsatzfahrzeuge, nicht aber die vom Viertbeklagten beantragte Einbahnregelung angeordnet hatte, ändert an dieser Beurteilung nichts. Denn einerseits hatte der Veranstalter nach dem Bescheid ganz allgemein „durch geeignete Maßnahmen", etwa einen „Ordnerdienst", sicherzustellen, dass die Gefährdung oder Verletzung von Personen vermieden würde. Andererseits zeigt die Anordnung des (wenngleich Anrainer nicht erfassenden) Fahrverbots, dass die Behörde gerade den Bereich der Unfallstelle als besonders gefährlich ansah. Diese Einschätzung war durch das Gefälle, die unübersichtliche, dem Erstbeklagten als „unfallträchtig" bekannte Kurve und die (vergleichsweise) geringe Fahrbahnbreite wohl begründet.

[23] 2.4. Auf dieser Grundlage wäre der Viertbeklagte bei der gebotenen Ex-ante-Betrachtung zu einer weitergehenden Absicherung des Unfallbereichs verpflichtet gewesen. Dafür wären eine temporäre Absperrung der Zufahrtsstraße durch einen Ordnerdienst oder ein besser koordinierter Einsatz der (allenfalls verstärkten) Motorradstaffel in Betracht gekommen. Hingegen hätte eine (weitergehende) Information der Anrainer oder auch ein Warnschild nicht ausgereicht: Mangels Anordnung eines uneingeschränkten Fahrverbots oder einer Einbahnregelung durch die Behörde hätte mit solchen Maßnahmen nur zu besonderer Vorsicht bei der Benutzung der Straße aufgefordert werden können. Diese Vorsicht hat der Lenker des Unfallfahrzeugs aber ohnehin eingehalten, ohne dass dadurch der Unfall verhindert werden konnte. Dies war bei aufmerksamer Beurteilung der örtlichen Verhältnisse auch objektiv erkennbar, bildete doch jeder Gegenverkehr – auch bei langsamer Fahrt und Einhalten einer ganz rechts gelegenen Fahrlinie – auf der abschüssigen und unübersichtlichen Straße eine besondere Gefahrenquelle. Daher konnte die Sicherheit der Rennfahrer nur durch eine stationäre oder mobile Absicherung der jeweiligen Zufahrtswege gewährleistet werden.

[24] 2.5. Diese Maßnahmen hätten den Unfall verhindert und waren auch zumutbar: Gegenverkehr konnte in der konkreten Situation – bei Abfahrt mit hoher Geschwindigkeit auf einer kurvigen, vergleichsweise schmalen Straße – zu schwersten Verletzungen von Rennteilnehmern führen. Diese Gefährdung rechtfertigt die Kosten einer verstärkten Absicherung jedenfalls bei Durchfahrt des Hauptfeldes oder anderer größerer Gruppen. Zudem trifft die Beweislast für die Unzumutbarkeit von Vorkehrungen ohnehin den Verkehrssicherungspflichtigen (3 Ob 91/17d mwN; RS0022476 [T11]); dieser Beweis wurde hier nicht erbracht.

[25] 2.6. Die gegen diese Auffassung vorgebrachten Argumente der Revisionsbeantwortung können nicht überzeugen.

[26] (a) Richtig ist, dass nach dem Bewilligungsbescheid „Streckensperren und sonstige Verkehrsbeschränkungen“ nur nach behördlicher Anordnung durchgeführt werden durften. Diese Regelung ist aber in Zusammenhalt mit der generalklauselartigen Auflage zu sehen, dass der Veranstalter die Sicherheit von Personen „durch geeignete Maßnahmen“, etwa einen „Ordnerdienst“, sicherzustellen habe. Daraus ist abzuleiten, dass sich die Begriffe „Streckensperre“ und „sonstige Verkehrsbeschränkungen“ nur auf dauerhafte Maßnahmen während des gesamten Rennens bezogen, während temporäre Einschränkungen bei Durchfahrt des Feldes oder größerer Gruppen nicht darunter fielen. So wurde die Regelung im Übrigen auch vom Viertbeklagten verstanden, hatte er doch an anderen Kreuzungen sehr wohl Sicherungsposten der örtlichen Feuerwehren aufgestellt. Auf eine Erfüllung „aller“ Auflagen des Bewilligungsbescheides kann sich der Viertbeklagte schon deswegen nicht berufen, weil dieser Bescheid aufgrund der genannten Generalklausel gerade keine taxative Auflistung der erforderlichen Maßnahmen enthielt.

[27] (b) Es steht fest, dass das Kurvenschneiden bei Radrennen (zumindest) der höchsten Klasse üblich ist und im konkreten Fall sowohl von der Polizei als auch von der Rennleitung geduldet wurde. Damit konnten die Verantwortlichen des Viertbeklagten nicht damit rechnen, dass den Rennfahrern in der konkreten Situation (Abfahrt des Hauptfeldes mit hoher Geschwindigkeit auf vergleichsweise schmaler Straße) die Gefahr von Gegenverkehr bewusst gewesen wäre; vielmehr konnten sie auf die Absicherung durch den Veranstalter vertrauen. Es lag daher gerade keine erkennbare Gefahr vor, die nach der Rechtsprechung (RS0131627) unter Umständen in den Risikobereich der Teilnehmer fiele.

[28] (c) Aus der Annahme einer Absicherungspflicht bezüglich des Zufahrtswegs ergibt sich nicht, dass auch alle Haus- und Hofeinfahrten entlang einer Rennstrecke (zumindest) bei Durchfahrt des Feldes oder größerer Gruppen durch stationäre Posten oder eine mobile Absicherung gesperrt werden müssten. Denn bei Anwesen entlang der Rennstrecke kann der Veranstalter bei einer auffälligen (also nicht bloß, wie hier, in Gemeindeblättern enthaltenen), kurz vorher erfolgten Information über das Rennen annehmen, dass Anrainer den vor dem Feld fahrenden Tross schon vor der Ausfahrt bemerken. Bei Zufahrtswegen trifft das nicht zu, weil von dort kommende Verkehrsteilnehmer die vor dem Feld fahrenden Fahrzeuge – wie auch der vorliegende Fall zeigt – nicht unbedingt wahrnehmen müssen. Sind das Feld oder größere Gruppen noch weiter entfernt, wird in der Regel die davor fahrende Sicherung, die sowohl den Gegenverkehr als auch das Feld warnen kann, ausreichen. Von einem „Todesurteil“ für den Radrennsport kann daher keine Rede sein.

[29] (d) Da eine weitergehende Information der Anrainer oder ein Warnschild ohnehin nicht ausgereicht hätte (oben 2.4.), können die diesbezüglichen Ausführungen der Revisionsbeantwortung auf sich beruhen. Ebensowenig kommt es auf ein allfälliges Fehlverhalten des stellvertretenden Rennleiters und auf dessen Zurechnung zum Viertbeklagten an. Gerade wenn die von ihm vorgenommene Vergrößerung des Abstands zum Feld – die dazu geführt hatte, dass der Erstbeklagte dessen Annäherung nicht wahrnahm – aufgrund der örtlichen Verhältnisse „renntaktisch“ richtig gewesen sein sollte, wäre eine Absicherung des Zufahrtswegs von besonderer Bedeutung gewesen.

[30] (e) Die behaupteten sekundären Feststellungsmängel zum Kenntnisstand der Fahrer liegen nicht vor: Da der Viertbeklagte mit einem nicht der StVO entsprechenden Verhalten der Rennfahrer rechnen musste, kommt es nicht darauf an, ob den Fahrern der Unterschied zwischen einem „Kriterium“ (mit vollständig gesperrter Strecke) und einem (anderen) „Straßenradrennen“ bewusst war. Abgesehen davon besteht ohnehin kein Zweifel, dass die Fahrer nicht von einer vollständigen Sperre der Rennstrecke ausgingen. Sie konnten aber darauf vertrauen, dass der Veranstalter durch geeignete Maßnahmen für eine ausreichende Absicherung zumindest größerer Fahrergruppen sorgen würde. Auf die vermisste Feststellung kommt es daher nicht an.

[31] 3. In der konkreten Situation traf den Kläger auch kein Mitverschulden. Da er mit einer Absicherung des Hauptfeldes durch den Veranstalter – also mit einer Verhinderung von Hindernissen oder Gegenverkehr oder zumindest mit einer rechtzeitigen Warnung – rechnen konnte, war ihm nicht zumutbar, sich entgegen der ständigen Rennpraxis an die Regeln der StVO zu halten. Es ist nicht Aufgabe der Rechtsprechung, den Teilnehmern eines behördlich genehmigten Radrennens faktisch unrealisierbare, mit dem Ziel der rechtlich gebilligten Sportausübung unvereinbare Sorgfaltspflichten aufzuerlegen (10 Os 150/86; 2 Ob 16/18v; Nußbaumer, Zur Genehmigung von sportlichen Veranstaltungen auf Straßen, ZVR 2015, 153 [155] mwN).

[32] 4. Aus diesen Gründen ist das Zwischen- und Teilurteil des Erstgerichts wiederherzustellen. Das Erstgericht wird im fortgesetzten Verfahren über die Höhe des Leistungsbegehrens zu entscheiden haben.

[33] 5. Die Kostenentscheidung gründet sich auf § 393 Abs 4 iVm § 52 Abs 4 ZPO.

Textnummer

E129239

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2020:0020OB00005.20D.0806.000

Im RIS seit

07.10.2020

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