jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE OGH 2004/3/18 2Ob187/02t

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 18.03.2004

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Niederreiter als Vorsitzenden sowie durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Schinko, Dr. Tittel, Dr. Baumann und Hon. Prof. Dr. Danzl als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Theresia H*****, vertreten durch Dr. Hellfried Stadler, Rechtsanwalt in Mistelbach, gegen die beklagte Partei Österreichische Bundesbahnen, 1010 Wien, Elisabethstraße 9, vertreten durch die Finanzprokuratur in Wien, wegen EUR 12.935,76 sA, Rente (Streitwert EUR 10.464,88) und Feststellung (Streitwert EUR 3.633,64), infolge Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Wien als Berufungsgericht vom 27. März 2002, GZ 11 R 161/01d-36, womit infolge Berufung der beklagten Partei das Urteil des Landesgerichtes Korneuburg vom 5. Juni 2001, GZ 5 Cg 37/99k-32, abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung den Beschluss

gefasst:

Spruch

Die Revision der klagenden Partei wird zurückgewiesen. Die klagende Partei ist schuldig, den beklagten Partei binnen 14 Tagen die mit EUR 781,80 bestimmten Kosten der Revisionsbeantwortung binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Begründung:

Die Zurückweisung eines ordentlichen Rechtsmittels wegen Fehlens einer erheblichen Rechtsfrage kann sich auf die Ausführung der Zurückweisungsgründe beschränken (§ 510 Abs 3 letzter Satz ZPO). Entgegen dem nicht bindenden Ausspruch des Berufungsgerichtes liegt eine Rechtsfrage von erheblicher Bedeutung nicht vor. Die Klägerin kam am 20. 12. 1996 zu Sturz, als sie auf ihrem Pferd reitend eine Eisenbahnkreuzung in Bad Pirawarth überqueren wollte, wobei das Pferd mit dem linken Vorderhuf zwischen die Stahlschiene und die Einfassung geriet und stecken blieb. Die Klägerin wurde bei dem Sturz verletzt und begehrt Schadenersatz, weil die Spurrille, in die das Pferd mit dem Huf geglitten sei 100 bis 105 mm betragen habe, obwohl die Rillenbreite nach einer internen Oberbauvorschrift höchstens 85 mm betragen dürfe.Die Zurückweisung eines ordentlichen Rechtsmittels wegen Fehlens einer erheblichen Rechtsfrage kann sich auf die Ausführung der Zurückweisungsgründe beschränken (Paragraph 510, Absatz 3, letzter Satz ZPO). Entgegen dem nicht bindenden Ausspruch des Berufungsgerichtes liegt eine Rechtsfrage von erheblicher Bedeutung nicht vor. Die Klägerin kam am 20. 12. 1996 zu Sturz, als sie auf ihrem Pferd reitend eine Eisenbahnkreuzung in Bad Pirawarth überqueren wollte, wobei das Pferd mit dem linken Vorderhuf zwischen die Stahlschiene und die Einfassung geriet und stecken blieb. Die Klägerin wurde bei dem Sturz verletzt und begehrt Schadenersatz, weil die Spurrille, in die das Pferd mit dem Huf geglitten sei 100 bis 105 mm betragen habe, obwohl die Rillenbreite nach einer internen Oberbauvorschrift höchstens 85 mm betragen dürfe.

Das Erstgericht gab dem Klagebegehren im Umfang des Leistungs- und des Feststellungsbegehren statt, wobei es eine

Gegenforderung als nicht berechtigt erachtete, und wies ein Rentenbegehren ab. Es traf insbesondere Feststellungen über die Rillenbreite des Bahnübergangs im Bereich der Unfallstelle und über eine interne Dienstvorschrift der beklagten Partei, wonach die Rillenbreite im Kurvenbereich 85 mm nicht übersteigen dürfe. Die interne Dienstvorschrift sei ein Kompromiss zwischen den Bestrebungen, einerseits die Rillenbreite so groß zu halten, damit die Spurkränze der Eisenbahnräder Platz haben, andererseits die Beeinträchtigung des Straßenverkehrs durch eine schmälere Rillenbreite zu verringern. Der zuständige Gleisaufseher, der in seinem Bereich etwa 60 Bahnübergänge zu kontrollieren habe, führe diese Kontrollen jährlich einmal durch. Rechtlich erörterte das Erstgericht, die interne Dienstvorschrift sei zwar nicht unmittelbar anzuwenden, aber als Orientierungshilfe anzusehen. Da die beklagte Partei die durch Abnützung überschrittene Höchstrillenbreite belassen habe, habe sie den unfallkausalen Zustand rechtswidrig und schuldhaft herbeigeführt. Die Montage eines Winkeleisens habe nicht dem Stand der Technik zum Unfallszeitpunkt entsprochen.

Das Berufungsgericht hat das gesamte Klagebegehren abgewiesen und ausgesprochen, dass die ordentliche Revision zulässig sei. Es übernahm ausdrücklich - soweit noch von Bedeutung - die Feststellung des Erstgerichtes, die Rille des Bahnüberganges, in der das Pferd stecken geblieben sei, habe infolge Abnützung der Außenschiene eine Breite von über 85 mm und etwas weniger als 90 mm aufgewiesen. Auf Grund einer vom zuständigen Ministerium genehmigten internen Dienstvorschrift der beklagten Partei dürfe die Rillenbreite im Kurvenbereich 85 mm nicht übersteigen. Dieser Wert sei zwar beim Bau eingehalten worden, habe sich aber abnützungsbedingt vergrößert. Alle genannten Werte bezögen sich auf horizontale Messungen ab der inneren Fahrkante. Wäre die Rille nur 85 mm breit gewesen, wäre das Pferd mit dem Huf zwar unwesentlich in die Rille eingedrungen, aber nicht stecken geblieben.

Im Rahmen der Behandlung der in der Berufung erhobenen Beweisrüge (der beklagten Partei) führte das Berufungsgericht aus, die vom Erstgericht genannten Werte bezüglich der Rillenbreite des Bahnübergangs im Bereich der Unfallstelle bezögen sich ausdrücklich auf eine horizontale Messung ab der "inneren Fahrbahnkante" zum Winkeleisen. Es widersprach der von der beklagten Partei vertretenen Ansicht, die horizontale Messung habe in "vertikaler Projektion" bei Draufsicht auf die Schiene zu erfolgen, weshalb der am weitest inneliegende "Punkt" der Schiene zu messen sei, weil unter dem Begriff "Fahrkante, bzw Kante" nicht ein "Punkt" der Schiene zu verstehen sei.

Rechtlich erörterte das Berufungsgericht, eine Haftung der beklagten Partei nach dem EKHG komme nicht in Betracht, weil sich der Unfall nicht beim Betrieb einer Eisenbahn im Sinne des § 1 EKHG ereignet habe. Ebenso bestehe keine Haftung nach § 1319a ABGB, weil die beklagte Partei nur für den Erhalt des Gleiskörpers, nicht aber auch des Weges zuständig sei. Demnach sei bloß eine Haftung nach allgemeinen schadenersatzrechtlichen Bestimmungen denkbar. Nach § 10 EisbG seien Eisenbahnanlagen Bauten, ortsfeste eisenbahntechnische Einrichtungen und Grundstücke einer Eisenbahn, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs dienten. Nach § 19 Abs 1 EisbG sei das Eisenbahnunternehmen verpflichtet, die Eisenbahn einschließlich der Betriebsmittel und des sonstigen Zugehörs unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und des Eisenbahnverkehrs und der Konzession zu betreiben. § 19 Abs 2 Satz1 EisbG spreche explizit die Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens aus, Vorkehrungen zu treffen, dass durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichen oder privatem Gut entstünden. Es könne nach keinem Zweifel unterliegen, dass auch Eisenbahnkreuzungen in den Begriff der Eisenbahnanlage fielen. Die beklagte Partei habe dafür zu sorgen, dass die Eisenbahnkreuzung vorschriftsgemäß gebaut, erhalten und ergänzt sowie nach den maßgeblichen Rechtsvorschriften und der Konzession betrieben werde. Nach § 19 Abs 2 EisbG sei auch privates Gut, demnach auch die körperliche Integrität der Klägerin, in den durch den Bau, Bestand und Betrieb der Eisenbahn geschützten Rechtsgüter einbezogen. Die beklagte Partei habe erkennbar in Erfüllung dieser durch das Gesetz vorgegebenen, aber nicht präzisierten Aufgaben die Dienstvorschrift DV B54, Abschnitt 9.1 mit dem Titel "Anzuwendende Oberbauformen in schienengleichen Eisenbahnkreuzungen mit Straßen und Wegen" erlassen. Diese sei weder ein Gesetz noch eine Verordnung, sondern eine mit Bescheid genehmigte betriebsinterne Weisung an die mit dem Schienenbau befassten Personen im Unternehmen der beklagten Partei. Es entspreche der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes, dass als Schutzgesetz im Sinn des § 1311 ABGB nicht nur Gesetze im formellen Sinn, sondern jede Rechtsvorschrift, die einen Schutzzweck verfolge, in Frage komme. Die Dienstvorschrift DV B54 sei daher als Schutzgesetz anzusehen.Rechtlich erörterte das Berufungsgericht, eine Haftung der beklagten Partei nach dem EKHG komme nicht in Betracht, weil sich der Unfall nicht beim Betrieb einer Eisenbahn im Sinne des Paragraph eins,

EKHG ereignet habe. Ebenso bestehe keine Haftung nach Paragraph 1319 a, ABGB, weil die beklagte Partei nur für den Erhalt des Gleiskörpers, nicht aber auch des Weges zuständig sei. Demnach sei bloß eine Haftung nach allgemeinen schadenersatzrechtlichen Bestimmungen denkbar. Nach Paragraph 10, EisbG seien Eisenbahnanlagen Bauten, ortsfeste eisenbahntechnische Einrichtungen und Grundstücke einer Eisenbahn, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs dienten. Nach Paragraph 19, Absatz eins, EisbG sei das Eisenbahnunternehmen verpflichtet, die Eisenbahn einschließlich der Betriebsmittel und des sonstigen Zugehörs unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und des Eisenbahnverkehrs und der Konzession zu betreiben. Paragraph 19, Absatz 2, Satz1 EisbG spreche explizit die Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens aus, Vorkehrungen zu treffen, dass durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichen oder privatem Gut entstünden. Es könne nach keinem Zweifel unterliegen, dass auch Eisenbahnkreuzungen in den Begriff der Eisenbahnanlage fielen. Die beklagte Partei habe dafür zu sorgen, dass die Eisenbahnkreuzung vorschriftsgemäß gebaut, erhalten und ergänzt sowie nach den maßgeblichen Rechtsvorschriften und der Konzession betrieben werde. Nach Paragraph 19, Absatz 2, EisbG sei auch privates Gut, demnach auch die körperliche Integrität der Klägerin, in den durch den Bau, Bestand und Betrieb der Eisenbahn geschützten Rechtsgüter einbezogen. Die beklagte Partei habe erkennbar in Erfüllung dieser durch das Gesetz vorgegebenen, aber nicht präzisierten Aufgaben die Dienstvorschrift DV B54, Abschnitt 9.1 mit dem Titel "Anzuwendende Oberbauformen in schienengleichen Eisenbahnkreuzungen mit Straßen und Wegen" erlassen. Diese sei weder ein Gesetz noch eine Verordnung, sondern eine mit Bescheid genehmigte betriebsinterne Weisung an die mit dem Schienenbau befassten Personen im Unternehmen der beklagten Partei. Es entspreche der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes, dass als Schutzgesetz im Sinn des Paragraph 1311, ABGB nicht nur Gesetze im formellen Sinn, sondern jede Rechtsvorschrift, die einen Schutzzweck verfolge, in Frage komme. Die Dienstvorschrift DV B54 sei daher als Schutzgesetz anzusehen.

Dennoch sei eine Haftung der beklagten Partei zu verneinen. Die genannte Dienstvorschrift bestimme unter Punkt 9.1.02, dass bei Normalspurbahnen die größte Rillenbreite zwischen Fahrkante und Schiene der daneben einzubauenden Schutzschiene schon beim Bau der Eisenbahnkreuzung maximal 85 mm betragen dürfe. Dies bedeute - zusammengefasst - dass in den Fällen, in denen aus technischen Gründen die Maximalbreite von 85 mm ausgeschöpft werden müsse, ein geringer Normalverschleiß zulässig sein müsse.

Der Eisenbahnübergang sei den Vorschriften entsprechend hergestellt worden, doch habe sich dieser Zustand durch Abnützung der Schiene geringfügig geändert (Verbreiterung der Rillenbreite um weniger als 5 mm). Der beklagten Partei, die in keinem Vertragsverhältnis mit der Klägerin gestanden sei und die eine jährliche Überprüfung des Eisenbahnüberganges vorgenommen habe, sei aber kein rechtswidriges Verhalten vorzuwerfen, weil sie für ihre Gehilfen nur nach § 1315 ABGB einzustehen habe und sich eine Untüchtigkeit des Gehilfen nicht ergeben habeDer Eisenbahnübergang sei den Vorschriften entsprechend hergestellt worden, doch habe sich dieser Zustand durch Abnützung der Schiene geringfügig geändert (Verbreiterung der Rillenbreite um weniger als 5 mm). Der beklagten Partei, die in keinem Vertragsverhältnis mit der Klägerin gestanden sei und die eine jährliche Überprüfung des Eisenbahnüberganges vorgenommen habe, sei aber kein rechtswidriges Verhalten vorzuwerfen, weil sie für ihre Gehilfen nur nach Paragraph 1315, ABGB einzustehen habe und sich eine Untüchtigkeit des Gehilfen nicht ergeben habe.

Selbst bei Erkennbarkeit der geringfügigen Überschreitung des vorgeschriebenen Abstandes zwischen Schiene und Winkeleisen wäre die beklagte Partei nur ihm Rahmen ihrer zumutbaren Möglichkeiten zum Austausch der Schienen verpflichtet.

Der Einbau eines Winkeleisens habe nach den Vorschriften dem Stand der Technik entsprochen.

Die ordentliche Revision sei zulässig, weil sich der Oberste Gerichtshof zur Frage des Schutzzweckes der Dienstvorschrift DV B54 in Fällen deliktischen Schadenersatzes noch nicht befasst habe, weil die bisher behandelten Fälle (7 Ob 626/81; 2 Ob 310/01d) eine Vertragshaftung des Eisenbahnunternehmens zum Gegenstand gehabt hätten.

Die Klägerin beantragt in ihrer Revision die Wiederherstellung des Ersturteils.

Die beklagte Partei beantragt, die Revision der Klägerin als unzulässig zurückzuweisen, bzw ihr nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision der Klägerin ist mangels Vorliegens einer erheblichen Rechtsfrage unzulässig.

Der Oberste Gerichtshof hat bereits wiederholt ausgesprochen, dass als Schutzgesetz im Sinne des§ 1311 ABGB nicht nur ein Gesetz im formellen Sinn, sondern jede Rechtsvorschrift, die inhaltlich einen Schutzzweck verfolgt, anzusehen ist (RS0027415; ZVR 1969/330). Der erkennende Senat hat auch jüngst ausdrücklich die Zusatzbestimmungen zur Signalvorschrift und zur Betriebsvorschrift als Schutzgesetz im Sinne des § 1311 ABGB qualifiziert (ZVR 2003, 92 =2 Ob 310/01d). Ob nun eine von einem berufenen Organ (vgl7 Ob 679/84) geschaffene Norm Schutzzweckcharakter aufweist, kann nur auf Grund des Inhaltes dieser Norm im Einzelfall beurteilt werden. Dass der Oberste Gerichtshof die Haftung von Eisenbahnunternehmen bislang nur im Rahmen der Vertragshaftung zu beurteilen hatte (vgl die vom Berufungsgericht zitierte Rechtsprechung 7 Ob 626/81 [unterlassene Streuung bzw Räumung in einem Bahnhof], 2 Ob 310/01d = ZVR 2003,92 [der Zusatzbestimmung zur Signal und Betriebvorschrift der ÖBB widersprechende Bahnsteigbeschilderung]), ist für die Beurteilung, ob eine Bestimmung Schutzzweckcharakter aufweist, also deren Verletzung auch deliktisch haftbar macht, ohne Relevanz.Der Oberste Gerichtshof hat bereits wiederholt ausgesprochen, dass als Schutzgesetz im Sinne des Paragraph 1311, ABGB nicht nur ein Gesetz im formellen Sinn, sondern jede Rechtsvorschrift, die inhaltlich einen Schutzzweck verfolgt, anzusehen ist (RS0027415; ZVR 1969/330). Der erkennende Senat hat auch jüngst ausdrücklich die Zusatzbestimmungen zur Signalvorschrift und zur Betriebsvorschrift als Schutzgesetz im Sinne des Paragraph 1311, ABGB qualifiziert (ZVR 2003, 92 = 2 Ob 310/01d). Ob nun eine von einem berufenen Organ vergleiche 7 Ob 679/84) geschaffene Norm Schutzzweckcharakter aufweist, kann nur auf Grund des Inhaltes dieser Norm im Einzelfall beurteilt werden. Dass der Oberste Gerichtshof die Haftung von Eisenbahnunternehmen bislang nur im Rahmen der Vertragshaftung zu beurteilen hatte vergleiche die vom Berufungsgericht zitierte Rechtsprechung 7 Ob 626/81 [unterlassene Streuung bzw Räumung in einem Bahnhof], 2 Ob 310/01d = ZVR 2003,92 [der Zusatzbestimmung zur Signal und Betriebvorschrift der ÖBB widersprechende Bahnsteigbeschilderung]), ist für die Beurteilung, ob eine Bestimmung Schutzzweckcharakter aufweist, also deren Verletzung auch deliktisch haftbar macht, ohne Relevanz.

Im Übrigen ist die Frage, ob die Dienstvorschrift DV B54 Schutzzweckcharakter aufweist, für die Beurteilung dieses Rechtsstreites nicht von tragender Bedeutung, weil das Berufungsgericht ohnehin eine Verletzung der in dieser Dienstvorschrift enthaltenen Bestimmung über die höchst zulässige Breite von Spurrillen beim Bau zutreffend verneint hat. Der Beurteilung der vom Berufungsgericht vorgelegten Frage käme daher rein theoretische Bedeutung zu.

Eine Rechtsfrage von erheblicher Bedeutung liegt daher nicht vor. Soweit in der Revision der Klägerin als Verfahrensmangel gerügt wird, das Berufungsgericht habe sich nicht ausreichend mit der Spurrillenbreite im Unfallbereich auseinander gesetzt und die Feststellung, diese habe mehr als 85 mm aber weniger als 90 mm betragen, übernommen, wird damit eine Feststellung im Tatsachenbereich bekämpft. Das Berufungsgericht hat sich dagegen ausführlich mit den verschiedenen Messmethoden auseinandergesetzt und die erstgerichtliche Feststellung über die Spurrillenbreite ausdrücklich übernommen. Der Oberste Gerichtshof ist an diese Feststellung gebunden.

Da auch sonst keine erhebliche Rechtsfrage aufgezeigt wird, war die Revision der Klägerin als unzulässig zurückzuweisen. Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 41, 50 ZPO, weil die beklagte Partei auf die Unzulässigkeit der Revision hingewiesen hat.Da auch sonst keine erhebliche Rechtsfrage aufgezeigt wird, war die Revision der Klägerin als unzulässig zurückzuweisen. Die Kostenentscheidung gründet sich auf die Paragraphen 41,, 50 ZPO, weil die beklagte Partei auf die Unzulässigkeit der Revision hingewiesen hat.

Anmerkung

E72430 2Ob187.02t

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2004:0020OB00187.02T.0318.000

Dokumentnummer

JJT_20040318_OGH0002_0020OB00187_02T0000_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