

sen. Aus diesem hätten sich Anhaltspunkte für ein Verschulden der Zweitbekl ergeben.

Der OGH wies die vom BerG zugelassene Rev der Kl mangels Vorliegens einer erheblichen Rechtsfrage zurück.

Aus der Begründung:

[Verjährung gegenüber Legalzessionar – Ausmaß der Erkundigungspflicht]

Für den SozVersTr, der gem § 332 ASVG eine Schadenersatzforderung des Verletzten (Sozialversicherten) schon im Zeitpunkt des Entstehens der Schadenersatzforderung erwirbt, beginnt die Verjährungsfrist des § 1489 ABGB erst dann zu laufen, wenn er selbst die Kenntnis von Schaden und Schädiger erlangt hat oder erlangen hätte können (RIS-Justiz RS0116986).

Wenn der Geschädigte (Legalzessionar) die für die Erfolg versprechende Anspruchsverfolgung notwendigen Voraussetzungen ohne nennenswerte Mühe in Erfahrung bringen kann, gilt die Kenntnisnahme schon als in dem Zeitpunkt erlangt, in welchem sie ihm bei angemessener Erkundigung zuteil geworden wäre. Die Erkundigungspflicht darf nicht überspannt werden (RIS-Justiz RS0034327).

→ Kein Mitverschulden beim Aufstehen vom Sitz im Linienbus

§§ 1298, 1304 ABGB; § 5 Abs 1, § 9 Abs 2 EKHG; § 26 KHVG

Hält sich der in der Folge infolge eines Sturzes bei einem jähen Bremsmanöver eines Linienbus-

Sachverhalt:

[Unfallhergang]

Am 16. 9. 2008 bremste S als Fahrer des von der Erstbekl gehaltenen und zu diesem Zeitpunkt bei der Zweitbekl haftpflichtversicherten 18m langen Linienbusses im Bereich eines „Zebrastrreifens“ im Stadtgebiet von I bis zum Stillstand jäh ab. Dadurch kam die im Bus mitfahrende Kl zu Sturz und verletzte sich schwer.

[Unfallstelle]

Die Fahrbahn verläuft in diesem Bereich annähernd gerade und ist durchgehend asphaltiert. Die Höchstgeschwindigkeit ist mit 30 km/h begrenzt. Zum Unfallzeitpunkt herrschten Tageslicht und kein Niederschlag; der Asphalt war trocken. S hat(te) bei Annäherung an die spätere Unfallstelle den Bus zunächst aus einer Geschwindigkeit von ca 6 km/h in einem Zeitraum von 8 bis 10 Sek kontinuierlich auf 32 km/h beschleunigt. In weiterer Folge reduzierte er die Geschwindigkeit des Busses durch leichtes Bremsen oder bloße Gaswegnahme auf eine Fahrgeschwindigkeit von 27 km/h. Diese Geschwindigkeitsreduktion nahm eine Zeitspanne von ca 6 Sek in Anspruch. Im Anschluss daran leitete er eine starke Bremsung ein, durch welche der Bus innerhalb einer Zeitspanne von ca 4 Sek bis zum Stillstand abgebremst wurde. Die durchschnittliche Bremsverzögerung betrug dabei 2m/sec². Über eine Zeitdauer von ca 2 bis 3 Sek erreichte die Bremsverzögerung sogar eine Spitze von 4m/sec².

Bei der Frage des Ausmaßes der Erkundigungspflicht des Geschädigten (Legalzessionars) über den die Verjährungsfrist auslösenden Sachverhalt kommt es immer auf die Umstände des Einzelfalls an (RIS-Justiz RS0113916).

[Einsichtnahme in den Straftakt]

Im vorliegenden Fall erachtete das BerG eine (neuerliche) Einsichtnahme in den Straftakt in einem fortgeschritteneren Verfahrensstadium als der bloßen Polizeianzeige für die Kl zumutbar, uzw unbeschadet des Umstands, dass das Strafverfahren gegen den bei ihr Versicherten und den Lenker des entgegen gekommenen Fahrzeugs geführt wurde und (noch) nicht gegen die Zweitbekl. Diese Beurteilung, wonach eine angemessene Erkundigung durch den SozVersTr hier die (nochmalige) Einsicht in den Straftakt erfordert hätte, ist im Einzelfall vertretbar und hält sich im Rahmen der Rsp zur Erkundigungspflicht (vgl insb RIS-Justiz RS0034335 [T 7]), liegt es doch im Bereich der Lebenserfahrung – auch für die Rechtsabteilung der Kl –, dass sich im Laufe von Gerichtsverfahren die Frage des (Mit-)Verschuldens am Zustandekommen eines Verkehrsunfalls mit mehreren Beteiligten abweichend von den ursprünglichen Annahmen darstellen kann.

ses verletzte Fahrgast beim Aufstehen an der Reling fest, muss er sich keine Kürzung seines Anspruchs wegen eines Mitverschuldens gefallen lassen.

S brachte den Bus wegen dreier den Schutzweg benützender und dadurch die Straße überquerender Fußgänger unmittelbar vor dem Erreichen dieses weißfarbenen gekennzeichneten Schutzwegs zum Stillstand. Der Bus hatte ein Fassungsvermögen von 50 bis 60 Personen; unmittelbar vor Beginn des Bremsmanövers standen im Bus ca 10 bis 15 Fahrgäste.

[Verhalten der Kl vor dem Sturz]

Die Kl bestieg den Bus der Erstbekl nach dem Lösen eines gültigen Fahrscheins und nahm auf einem gangseitigen Sitz Platz. Sie war auf dem Rückweg von einem Einkauf und hatte neben ihrer Handtasche noch eine Plastiktasche mit ein paar Bekleidungsstücken dabei. Kurz vor dem Unfall bat die neben der Kl an einem Fensterplatz sitzende ältere Dame die Kl, sie aus dem Zwischenbereich zwischen den beiden Sitzen herauszulassen. Die Kl stand auf, um ihr diesen Wunsch erfüllen zu können. Im Stehen hielt sich die Kl mit der re Hand an der Reling über der Rückenlehne des Vordersitzes fest. Gleichzeitig hielt sie mit der li Hand ihre Einkaufs- und Handtasche. Als der Busfahrer die Vollbremsung einleitete, war die Kl nicht mehr in der Lage, die Bremsverzögerung des Busses auszugleichen und kam durch die starke Bremsung zu Sturz.

Stehende Busfahrgäste, die nicht unmittelbar mit einem stärkeren Bremsmanöver rechnen, können Fahr-

ZVR 2011/107

§§ 1298, 1304 ABGB;
§ 5 Abs 1,
§ 9 Abs 2 EKHG;
§ 26 KHVG

OLG Innsbruck
22. 7. 2010,
3 R 81/10 a
(LG Innsbruck
20. 5. 2010,
10 Cg 171/09a)

Aufstehen im Bus, um einen anderen Fahrgast aussteigen zu lassen, begründet kein Mitverschulden, wenn es infolge eines jähen Bremsmanövers zu einem Sturz kommt.

zeugbeschleunigungen und -verzögerungen im Ausmaß von ca 1 bis max 1,5 m/sec² ohne relevante Sturzgefahr ausgleichen. Die stehende Kl konnte die starke Bremsverzögerung des Busses von 4 m/sec² nicht mehr durch Körperkraft ausgleichen, wodurch der Sturz für sie unvermeidlich war; dies unabhängig davon, ob sie sich angehalten hat oder nicht. Die Sturzgefahr wäre für die Kl nicht gegeben gewesen, wenn sie während der Bremsphase in sitzender Position gewesen wäre.

[Verhalten des Buslenkers]

S hätte sich ca 6,5 Sek vor dem tatsächlichen Stillstand und somit 1,5 Sek früher als tatsächlich zum Anhalten entschließen müssen, um im Rahmen eines moderaten, für stehende Fahrgäste unkritischen Bremsvorgangs mit einer Verzögerung von durchschnittlich 1 m/sec² den Bus anhalten zu können. Eine solche Entschlussfassung hätte aus einer Entfernung von 35 m auf den Schutzweg erfolgen müssen.

[Negativfeststellungen zum Unfallhergang]

Nicht feststellbar sind der genaue Zeit-Weg-Ablauf des zum Stillstand kommenden Busses, die genaue Lage der Unfallstelle, wann S die Fußgänger erstmals sehen hätte können und aus welcher Entfernung er die Absicht der Fußgänger, den Schutzweg zu benützen und die Straße zu überqueren, erstmals hätte erkennen können/müssen, insb ob die Fußgänger den Schutzweg, vor dem S den Bus der Erstbekl zum Stillstand gebracht hat, unvermittelt, lange vorhersehbar und kontinuierlich etc betreten haben, das (weitere) Fahr- und Reaktionsverhalten des Buslenkers und allenfalls weitere mögliche unfallvermeidende Maßnahmen desselben.

[Beiderseitiges Prozessvorbringen]

Die Kl begehrt den Ersatz ihrer Schäden (Schmerzensgeld, Haushaltshilfekosten, Pflegekosten und diverse Spesen) in einer Gesamthöhe von € 19.324,- und erhob überdies ein Feststellungsbegehren.

Die Bekl beantragten Klagsabweisung und wendeten zusammengefasst ein, für den Lenker des Busses sei das Verhalten der Fußgänger, plötzlich die Fahrbahn zu betreten, um diese zu überqueren, unvorhersehbar gewesen. Die Kl habe an ihrem Sturz das Alleinverschulden zu vertreten, da sie unnotwendigerweise aufgestanden sei.

[E des ErstG]

Das ErstG gab dem Leistungs- und Feststellungsbegehren zur Gänze statt. In rechtlicher Hinsicht vertrat es die Auffassung, zwischen der Erstbekl und der Kl sei ein Beförderungsvertrag zustande gekommen, sodass § 1298 ABGB zur Anwendung gelange. Da der Erstbekl im Hinblick auf die getroffenen Negativfeststellungen der Beweis nicht gelungen sei, den Lenker, dessen Verhalten sich die Erstbekl gem § 5 Abs 1 EKHG zurechnen lassen müsse, treffe kein Verschulden am Zustandekommen des Sturzes der Kl, ergäbe sich eine Verschuldenshaftung der Erstbekl, für die auch die Zweitbekl als Haftpflichtversichererin gem § 26 KHVG

einzutreten habe. Der Entlastungsbeweis nach § 9 Abs 2 EKHG sei nicht gelungen.

Das BerG gab der nur mehr über die Hälfte der Klagegestattung hinausgehenden Ber der beklP nicht Folge.

Aus den Entscheidungsgründen:

[Kein Mitverschulden]

Nach ständiger oberstgerichtl Rsp (RS 0022681, insb 1 Ob 39/89; 9 Ob 3/06s) setzt das Mitverschulden iSd § 1304 ABGB weder ein Verschulden im technischen Sinn noch eine Rechtswidrigkeit des Verhaltens voraus. Es genügt vielmehr eine Sorglosigkeit gegenüber den eigenen Gütern, worunter auch die Gesundheit fällt. Im Sinne des herrschenden Verständnisses handelt es sich bei diesem „Mitverschulden“ mangels Rechtspflicht, eigene Güter (wie zB Gesundheit) zu schützen, um kein Verschulden im technischen Sinn, sondern um eine Obliegenheitsverletzung. Eine solche kann im Verhalten der Kl jedoch nicht erblickt werden.

[Stehen im Bus nicht per se rechtswidrig]

Das Stehen in einem als öff Verkehrsmittel betriebenen Omnibus bei gleichzeitigem Festhalten mit einer Hand kann weder als objektiv unsachgemäß noch als unerlaubt und somit rechtswidrig qualifiziert werden. Von einem stehenden Fahrgast muss lediglich verlangt werden, dass er die Haltegriffe benützt (OLG Innsbruck 4 R 174/05 b; 2 Ob 480/60; *Danzl*, EKHG⁸ E 32 zu § 7 mwN; so auch V über die allgem Beförderungsbedingungen für den Kraftfahrlinienverkehr BGBI II 2001/47, insb § 11). Da somit einen stehenden, sich Halt verschaffenden Fahrgast ein Mitverschulden (eine Mithaftung) infolge Sorglosigkeit in eigenen Angelegenheiten nicht trifft, so er infolge eines Bremsvorgangs des Kfz – trotz Anhaltens – zu Sturz kommt, ist irrelevant, aus welchen Gründen der Fahrgast steht, zumal – notorisch – die Omnibusse der Erstbekl auch grundsätzlich stehenden Fahrgästen zur Verfügung gestellt werden. Aus diesem Grund kann dahingestellt bleiben, ob es der Kl möglich gewesen wäre, ihrer Sitznachbarin im Sitzen das Aussteigen zu ermöglichen, sodass der sekundäre Feststellungsmangel nicht vorliegt.

Damit ist der Rechtsrüge ein Erfolg zu versagen.

[Für das BerG nicht mehr relevante Rechtsfragen]

Im Hinblick auf den Umstand, dass die BerWerber ausschließlich eine behauptete Mithaftung der Kl für sich reklamieren und weder in ihren RM-Ausführungen und noch viel weniger in ihrem BerAntrag die Frage der Passivlegitimation der Zweitbekl im Hinblick auf die vertragliche Anspruchsgrundlage, noch eine Haftungshöchstbeschränkung der Zweitbekl (im Hinblick auf die Haftung nach dem EKHG) aufwarfen, vielmehr im BerAntrag die Feststellung der Haftung der Bekl ohne Haftungshöchstbeschränkung nach dem EKHG begehren, wenngleich lediglich im Ausmaß von 50%, sind diese Fragen nicht weiter zu untersuchen (§ 467 Z 3, § 405 ZPO).

Anmerkung:

1. Die Bekl haben zunächst jegliche Haftung abgelehnt, sich aber im BerVerfahren darauf beschränkt, ihre Einstandspflicht auf 50% zu reduzieren. Selbst das hat das OLG zu Recht abgelehnt, weil der Verletzten kein Vorwurf gemacht werden konnte, dass sie der am Fensterplatz sitzenden Dame das Aussteigen ermöglicht und sich dabei mit einer Hand an der Reling festgehalten hat.

2. Das OLG hat zutreffenderweise darauf hingewiesen, dass mangels entsprechenden Vorbringens **folgende Fragen offen geblieben** sind: Liegt hier auch eine vertragliche Einstandspflicht nach der Verschuldenshaftung vor? Immerhin lag ein Beförderungsvertrag vor. Auch wenn eine Beweislastumkehr nach § 1298 ABGB gilt, würde das ein Verschulden des Lenkers voraussetzen.

3. Wie sieht es in einem solchen Fall mit der Einstandspflicht des Kfz-Haftpflichtversicherers aus? Umfasst dessen Deckungspflicht auch die Haftung aus Vertrag?

4. Eine Haftung nach dem EKHG setzt kein solches Verschulden voraus. Vielmehr kommt es zu einer Haf-

tungsbefreiung nach § 9 Abs 2 EKHG nur dann, wenn der Fahrer jede erdenkliche Sorgfalt eingehalten hat. Und für diese Entlastung ist der Halter beweispflichtig, wenn sich der Unfall beim Betrieb (§ 1 Abs 1 EKHG) ereignet hat, was hier gegeben war. Nur wenn der Nachweis geführt worden wäre, dass die Fußgänger plötzlich auf die Fahrbahn getreten seien, wäre ein Haftungsausschluss in Betracht gekommen; und das auch nur dann, wenn man von einem supersorgfältigen Fahrer nicht hätte verlangen müssen, dass er sich in einer 30-er Zone dem Zebrastreifen mit noch geringerer Geschwindigkeit nähert.

5. Eine EKHG-Haftung ist stets betraglich begrenzt (§ 15 EKHG). Diese die Haftung begrenzende Obergrenze ist von der betraglich begrenzten Deckung der Zweitbekl zu unterscheiden. Weder das eine noch das andere wurde eingewendet.

6. Da es sich um einen „Bagatellschaden“ handelt, werden diese Umstände in concreto nicht zum Tragen kommen. Wenn es um mehr geht, werden diese unterschiedlichen Schichten aber auseinanderzuhalten sein.

Christian Huber, RWTH Aachen

→ **Gefahrerhöhung nach Diebstahl des Autoschlüssels; Honorierung von Einwendungen gegen Kostenverzeichnis**

1. §§ 23, 25 VersVG

Der Kfz-Kaskoversicherer wird leistungsfrei, wenn es der VersN nach einem Diebstahl des Zweitschlüssels unterlässt, das Schloss des Kfz auszutauschen oder den Versicherer zu verständigen.

2. § 54 Abs 1 a ZPO; TP 2.1 1 e RATG

Erhebt eine Partei nach Schluss der Streitverhandlung Einwendungen gegen das Kostenverzeichnis

des Gegners, so sind die Kosten hierfür ausgehend vom Erfolg im Zwischenstreit nach TP 2. I. 1 e RATG zu ersetzen. Die in der Hauptsache obsiegende Partei, die keine Kostenersatzpflicht trifft, hat aber – mangels Beschwer – die Kosten ihrer Einwendungen selbst zu tragen.

Sachverhalt:

[Kaskoversicherung und Schlüsseldiebstahl]

Zwischen den Parteien bestand seit 16. 4. 2007 ein Fahrzeug-Kaskoversicherungsvertrag für den Pkw Mercedes CLK 320, Bj 2003, womit ua der Verlust des Fahrzeugs der Kl durch Diebstahl gedeckt war. Die Kl verfügte über zwei Autoschlüssel mit Fernbedienung, deren Funksignal etwa 10 bis 15m reichte. Den einen Schlüssel hatte sie selbst in Gewahrsam, den zweiten ihr Sohn, der das Fahrzeug etwa zweimal wöchentlich benützte. Er betrieb ein Friseurgeschäft im 8. Bezirk in Wien. Sein Hauptwohnsitz lag im 18. Bezirk, als Nebenwohnsitz war er an der Wohnadresse seiner Mutter im 17. Bezirk gemeldet. Den Weg zu seinem Geschäft legte er üblicherweise nicht mit dem Mercedes zurück.

Am 16. 6. 2008 wurde zu Mittag aus dem Friseursalon die Gürteltasche des Sohnes gestohlen, in der ua auch die Zweitschlüssel für den Pkw verwahrt waren. Der Pkw war zu diesem Zeitpunkt entweder in der Nähe der Wohnung der Kl im 17. Bezirk oder in der Nähe ihres Arbeitsplatzes im 13. Bezirk abgestellt. Die Kl wurde von ihrem Sohn noch am selben Tag von dem Vorfall verständigt. Sie war zwar in Sorge, dass auch ihr Pkw gestohlen werden könnte, hielt dies

aber wegen der räumlichen Distanz zwischen dem Tatort und dem Abstellplatz des Fahrzeugs (3 km zu ihrer Wohnung und rund 13 km zu ihrem Arbeitsplatz) für unwahrscheinlich. Sie kam nicht auf die Idee, die Bekl vom Diebstahl der Autoschlüssel zu verständigen oder die Schlösser des Fahrzeugs austauschen zu lassen oder das Fahrzeug zu garagieren. Die Bekl hatte der Kl im Vorfeld nicht mitgeteilt, wie sie sich bei Verlust eines Autoschlüssels verhalten sollte. Wenn die Kl die Bekl über den Diebstahl des Zweitschlüssels informiert hätte, hätte diese den Austausch der Schlösser verlangt, widrigenfalls sie den Versicherungsvertrag gekündigt hätte.

[Fahrzeugdiefbstahl]

Am 27. 6. 2008 parkte die Kl den Mercedes zwei Straßenecken von ihrer Hauseingangstür, also ca 100 bis 200 m, entfernt. Als sie das Fahrzeug am 30. 6. 2008 morgens in Betrieb nehmen wollte, war es nicht mehr auffindbar. Es konnte nicht festgestellt werden, ob die bislang unbekanntenen Täter den Mercedes unter Verwendung des gestohlenen Zweitschlüssels entwendet hatten. Zwischen dem Diebstahl des Zweitschlüssels und

ZVR 2011/108

§§ 23, 25 VersVG;
§ 54 Abs 1 a ZPO;
TP 2.1 1 e RATG

OGH 5. 5. 2010,
7 Ob 34/10s
(OLG Wien
12. 11. 2009,
5 R 127/09x;
LG St. Pölten
6. 8. 2009,
2 Cg 346/08f)

OGH befasst sich erstmals mit der Kostenproblematik des neuen § 54 Abs 1 a ZPO (idF vor BBG 2011) im Falle von Einwendungen gegen das gegnerische Kostenverzeichnis.