

Gatterer eröffnet, der in seinen einleitenden Worten den Begriff „Zukunft“ näher durchleuchtete und den Zusehern dabei wertvolle Denkanstöße mit auf den Weg gab, bevor er das Wort an das Präsidium und die Geschäftsführung des KFV übergab. „Es freut uns sehr, dass für den Forschungspreis 2020 mehr Arbeiten denn je in einer außergewöhnlichen Qualität eingereicht wurden. Sie decken das gesamte Spektrum von praktisch bis visionär ab und greifen zum Teil wichtige Zukunftsthemen auf, die in der aktuellen Forschung noch unterrepräsentiert sind“, betonte **Dr. Othmar Thann, Direktor des KFV, in seiner Rede.** „Dieses Mal ist es der Jury besonders schmerzlich, nur drei Preisträgerinnen und Preisträger auszuwählen. Deshalb haben wir beschlossen, in diesem Jahr zwei dritte Plätze und einen Sonderpreis zu vergeben.“

Von der intentionsbasierten Fußgängerampel bis hin zur Rodelhandbremse

Den ersten Platz und ein Preisgeld in Höhe von € 5.000,- gewann **Dipl.-Ing. Dr. techn. Horst Possegger** von der Technischen Universität Graz, der gemeinsam mit seinen Kollegen **Christian Ertler, Michael Opitz** und **Horst Bischof** am Institute of Computer Graphics and Vision eine vollautomatische, bildbasierte Steuerung für Fußgängerampeln entwickelt hat. Mit Hilfe des entwickelten Systems kann der Querungswunsch von Personen im Kreuzungsbereich vorhergesagt werden und die Ampelsteuerung schneller auf wartende Personen reagieren. Das verkürzt die Wartezeit sowohl für Fußgänger als auch für den motorisierten Verkehr – und erhöht damit die Verkehrssicherheit.

Über den zweiten Platz durfte sich **Dipl.-Ing. Reinhard Ferner** freuen, der im Zuge seiner Arbeit das Ziel verfolgt hat, eine Rodelhandbremse mit wesentlichen sicherheitsrelevanten Eigenschaften zu entwickeln. So wurde eine Rodelhandbremse entworfen, die nicht nur einfach zu montieren und kindgerecht zu bedienen ist, sondern auch auf jeglichen Fahrbahnverhältnissen die Rodel zuverlässig zum Halt bringt. Damit hat die Rodelhandbremse großes Potenzial, viele schwere Unfälle zu verhindern.

Aufgrund der großen Bandbreite an hochkarätigen Arbeiten wurde in diesem Jahr das Preisgeld kurzfristig erhöht, sodass zwei dritte Plätze vergeben werden konnten. Über die dritte Platzierung durften sich daher **Dipl.-Ing.ⁱⁿ Anna Irene Stanzel** und **Dipl.-Ing.ⁱⁿ Sabrina Scheuer** freuen. **Stanzel** überzeugte mit ihrer Masterthesis zur „brandaktuellen“ Problematik rund um E-Pkw-Brände in Garagen, in der sie eindrucksvoll auf die sicherheitstechnischen Aspekte rund um E-Pkw-Brände eingeht. Und auch **Scheuer** lieferte in ihrer Masterthesis zu Verbesserungsmaßnahmen im Bereich der Bewusstseinsbildung im Hochwasserrisikomanagement

in Form einer App einen spannenden und innovativen Lösungsansatz für ein hochaktuelles Thema.

KFV-Sonderpreis „Kindersicherheit“ für Fokusreport zu Hundebissen

Jahr für Jahr kommt es in Österreich zu folgenschweren Kinderunfällen – viele davon wären vermeidbar. Um die wissenschaftliche Forschung rund um die Prävention von Kinderunfällen zu fördern, hat das KFV im Zuge des diesjährigen Forschungspreises auch einen eigenen Sonderpreis für Arbeiten im Bereich der Kindersicherheit vergeben. Hier setzte sich der Fokusreport zu Verletzungen durch Hundebisse bei Kindern bis zum 14. Lebensjahr von **Mag. Dr.phil. Peter Spitzer** und Co-Autor **Univ.-Prof. Dr. Holger Till** gegenüber den anderen Einreichungen durch. Die beiden Autoren dürfen sich über ein Preisgeld in Höhe von € 2.000,- freuen.

KFV-Forschungspreis

Der KFV-Forschungspreis wurde 2013 ins Leben gerufen, um Forscherinnen und Forscher zur Entwicklung neuer Methoden in der Gestaltung sicherer Lebenswelten zu motivieren und ihre Ideen der Öffentlichkeit zu präsentieren. Das KFV bietet diesen wertvollen wissenschaftlichen Impulsen die Chance auf praktische Umsetzung und somit allen Teilnehmern die Möglichkeit, einen Beitrag für mehr Sicherheit zu leisten.

Ursula Hettfleisch/Ingrid Kaiper-Rozhon



Dipl.-Ing. Dr. techn. Horst Possegger, Gewinner des 1. Platzes beim KFV-Forschungspreis

Bildnachweis: KFV/APA-Fotoservice/Schedl

Rechtsprechung

ZVR 2020/222

§ 9 Abs 2 EKHG

OGH 29. 4. 2019,
2 Ob 45/19k
(LG Salzburg
21. 11. 2018,
22 R 337/18i;

→ Entlastungsbeweis nach § 9 Abs 2 EKHG bei Sturz eines Fahrgasts im Bus

§ 9 Abs 2 EKHG

Auch ein besonders sorgfältiger Lenker eines Obusses ist nicht verpflichtet, mit dem Anfahren so lange zuzuwarten, bis alle Fahrgäste einen Sitzplatz gefunden und diesen eingenommen haben. Der Lenker muss auch nicht damit rechnen, dass ein besonders langsam fahrendes Fahrzeug auf der Gegenfahrbahn von einem dahinter fah-

renden ohne Beachtung des ausreichenden Sicherheitsabstands überholt wird; muss der Buslenker deshalb stark abbremsen, um eine Kollision zu vermeiden und kommt dadurch ein Fahrgast, der sich unzureichend an den Haltegriffen festgehalten hat, zu Sturz, liegt ein unabwendbares Ereignis nach § 9 Abs 2 EKHG mit Haftungsbefreiung vor.

Sachverhalt:**[Umstände, die zum Sturz eines Fahrgasts im Bus führten]**

Die damals 75-jährige, rüstige und in keiner Weise gebrechliche oder behinderte Kl stieg an einer Haltestelle in einen Linien-Obus der ZweitBekl, gefahren vom ErstBekl, ein. Als sie einen Sitzplatz im vorderen Bereich einnehmen wollte, lockerte sie ihren Haltegriff mit der li Hand an einer Stange etwas und wollte gerade mit der re Hand zu einer weiter vorne befindlichen Stange greifen, als der ErstBekl stark bremste, wodurch sie zu Sturz kam und sich verletzte.

[Starkbremsung durch den Buslenker zur Vermeidung einer Kollision]

Zu diesem Zeitpunkt hatte der ErstBekl mit dem Obus die Haltestelle bereits seit mehr als 20 Sek verlassen. Es kamen ihm auf der geradlinig verlaufenden Fahrbahn zwei Pkw entgegen, wobei der vordere sehr langsam und unsicher fuhr, als ob sein Lenker etwas suchte und abbiegen wollte. Plötzlich und ohne ein Blinkzeichen zu setzen, scherte der hintere Pkw aus, um den vorderen zu überholen. Zu diesem Zeitpunkt befand sich der Obus in einer Entfernung von etwa 12 bis 14 m zum vorderen Fahrzeug. Der ErstBekl war, um einen Zusammenstoß zu vermeiden, gezwungen, eine stärkere Betriebsbremsung durchzuführen. Er reagierte unverzüglich und kam nach 9 bis 12 m zum Stillstand. Das überholende Fahrzeug konnte sich aufgrund der Bremsung des Obusses wieder rechts einordnen.

[Bezugnahme auf die AGB des Beförderungsunternehmens]

Bei der angewandten Bremsverzögerung wäre es der Kl unter Berücksichtigung ihrer Standposition und ihres Alters bei einem festen Griff an der Haltestange möglich gewesen, einen Sturz zu vermeiden. Gem P 26.4 der Besonderen Beförderungsbestimmungen der ZweitBekl ist jeder Fahrgast verpflichtet, sich im Fahrzeug stets einen festen Halt zu verschaffen.

[Klagebegehren]

Die Kl beehrte Schadenersatz und brachte dazu vor, der Lenker des Obusses sei nicht mit der gehörigen Sorgfalt vorgegangen. Er hätte mit seiner Ausfahrt aus der Haltestelle so lange warten müssen, bis sich die Kl entweder einen sicheren Halt oder einen Sitzplatz hätte verschaffen können. Es liege kein unabwendbares Ereignis vor. Es entspreche der allg Lebenserfahrung, dass, wenn sich ein Lenker sehr unsicher zeige und die Geduld des nachfolgenden Verkehrs strapaziere, davon auszugehen sei, dass der Nachfolgeverkehr nicht abwarte, sondern ausschere und an diesem li vorbeifahre.

[Einwendungen der Bekl]

Die Bekl bestritten und wandten ein, dass ein unabwendbares Ereignis iSd § 9 Abs 2 EKHG vorgelegen sei. Um eine Kollision mit dem unvorhersehbar ausscherenden Pkw zu vermeiden, sei eine stärkere Betriebsbremsung notwendig geworden. Der Lenker

hätte mangels ggf Anhaltspunkte darauf vertrauen dürfen, dass sich dieser Verkehrsteilnehmer StVO-konform verhalten und hinter dem langsamen Fahrzeug bleiben würde. Die Kl hätte sich zu jeder Zeit sicheren Halt an einer der zahlreichen Festhaltemöglichkeiten im Obus verschaffen können und müssen.

[Entscheidungen der Vorinstanzen]

Beide Vorinstanzen wiesen das auf Schadenersatz gerichtete Klagebegehren der Verletzten ab.

Der OGH wies die vom BerG nachträgl wegen fehlender Rsp zur Frage, ob es für die Beurteilung der Vorwerfbarkeit des Fahrverhaltens eines Buslenkers auf die äußere Erscheinung des Fahrgasts ankomme oder auf die „konkrete Griffkraft“, zu deren Feststellung ein med GA eingeholt werden müsste, zugelassene Rev der Kl als unzulässig zurück.

Aus der Begründung:

Entgegen dem – den OGH nicht bindenden (§ 508 a Abs 1 ZPO) – Ausspruch des BerG ist die Rev mangels Vorliegens einer erhebl Rechtsfrage iSd § 502 Abs 1 ZPO nicht zulässig:

[Erfordernis einer GA-Einholung nicht revisible Frage der Beweiswürdigung]

Das ErstG hat festgestellt, dass es der Kl bei einem festen Griff an der Haltestange möglich gewesen wäre, einen Sturz zu vermeiden. Die Frage, ob für diese Feststellung zusätzlich ein med SV-GA erforderlich gewesen wäre oder ob sie schon aufgrund des Kfz-technischen GA getroffen werden konnte, ist eine solche der Beweiswürdigung und daher nicht revisibel (RS0043320; RS0113643 [T 4]).

Eine Mangelhaftigkeit des BerVerfahrens liegt nicht vor (§ 510 Abs 3 Satz 3 ZPO).

[Entlastungsbeweis nach § 9 Abs 2 EKHG]

Zu den Grundsätzen des Entlastungsbeweises nach § 9 Abs 2 EKHG besteht umfassende Judikatur (RS0058278; RS0058317; RS0058326; RS0058411; RS0058216).

[Keine relativ überhöhte Geschwindigkeit]

Nach der Rsp zu öff Verkehrsmitteln ist dessen Lenker nicht gehalten, mit der Abfahrt so lange zuzuwarten, bis alle Fahrgäste die Plätze eingenommen haben (8 Ob 74/87; vgl auch 9 ObA 12/10 w). Vielmehr dürfen die Betriebsgehilfen bei Betriebsvorgängen, die die Schwelle zur außergewöhnl Betriebsgefahr nicht überschreiten, im Hinblick auf § 11 Allg Beförderungsbedingungen für den Kraftfahrlinienverkehr BGBl II 2001/47 (wonach jeder Fahrgast sich im Fahrzeug dauernd festen Halt zu verschaffen hat; vgl 2 Ob 211/10 h) damit rechnen, dass die Fahrgäste die zur Eigensicherung nötigen Vorkehrungen treffen werden. Eine damit in Zusammenhang stehende, für den Entlastungsbeweis relevante, relativ überhöhte Geschwindigkeit ist aus den Feststellungen nicht ersichtlich. →

BG Salzburg
13. 8. 2018,
25 C 1148/17 w)

Präzisierung der Anforderungen an Entlastungsbeweis wegen unabwendbaren Ereignisses bei Fahrgaststurz in Bus.

[Grenzen der zumutbaren Vorhersehbarkeit des sorgfaltswidrigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer]

Auch beim Entlastungsbeweis nach § 9 EKHG muss zwar die Möglichkeit ungeschickten Verhaltens anderer, wenn sie naheliegt, mitberücksichtigt werden (RS0058425). Soweit aber die RevWerberin dem Buslenker vorwirft, nicht bereits auf die unsichere Fahrweise des ersten entgegenkommenden Fahrzeugs mit einer Geschwindigkeitsverringerung reagiert zu haben, ist dem BerG keine aufzugreifende Verknüpfung der Rechtslage unterlaufen. Seine Rechtsansicht, auch ein umsichtiger und äußerst sorgfältiger Buslenker müsse nicht damit rechnen, dass entgegen-

genkommende Lenker – selbst wenn ein vor ihnen fahrendes Fahrzeug nur langsam bewegt werde – trotz Gegenverkehrs plötzlich und ohne Betätigung des Fahrtrichtungsanzeigers zum Überholen ansetzen, ist unbedenklich und wirft keine erhebliche Rechtsfrage auf.

In der den Einzelfall betreffenden Beurteilung des BerG, dass hier der Entlastungsbeweis nach § 9 Abs 2 EKHG erbracht wurde, kann daher im Ergebnis keine Fehlbeurteilung erblickt werden, die einer Korrektur durch den OGH bedürfte.

Da keine Rechtsfrage iSd § 502 Abs 1 ZPO beantwortet werden musste, ist die Rev als unzulässig zurückzuweisen.

Anmerkung:

Ein Fahrgast wird verletzt, weil der Obuslenker infolge des sorgfaltswidrigen Verhaltens eines anderen Verkehrsteilnehmers jäh bremsen muss, um eine Kollision zu vermeiden, und der Fahrgast zu Sturz kommt, weil er sich nicht ausreichend an einer Stange angehalten hat. In Betracht kommen mehrere Anspruchsgrundlagen: die vertragliche Haftung aus dem Beförderungsvertrag, die Verschuldenshaftung des Lenkers sowie die Gefährdungshaftung des Halters nach § 5 EKHG. Im Regelfall geht die vertragliche Haftung über die deliktische hinaus; das ist freilich anders, wenn ein Gefährdungshaftungsstatbestand verwirklicht ist.

Beim Unfall eines Kfz kommt es für die Halterhaftung zwar nicht auf das Verschulden des Lenkers an; ausreichend ist vielmehr, dass sich der Unfall beim Betrieb des Kfz ereignet hat. Allerdings kann sich der Halter von seiner Haftung befreien, wenn er nachweist, dass der Lenker jede erdenkliche Sorgfalt hat walten lassen. Das ist mehr als die durchschnittliche Aufmerksamkeit; Maßstab ist vielmehr ein supersorgfältiger Lenker. Wenn auch ein solcher den Unfall nicht hätte vermeiden können, hat der Halter nicht einzustehen, weil ein unabwendbares Ereignis nach § 9 Abs 2 EKHG gegeben ist.

Der OGH spricht völlig zuträglich aus, dass ein Obuslenker mit dem Anfahren nicht warten muss, bis alle Fahrgäste einen Sitzplatz gefunden haben. Abgesehen davon, dass sich in so manchem Obus mitunter so viele Fahrgäste befinden, dass nicht alle einen Sitzplatz haben, würde die Raschheit öffentlicher Verkehrsmittel ungebührlich beeinträchtigt. Dafür verweist er auch auf das im Fahrgastvertrag festgelegte Gebot, die für die Eigensicherung gebotene Vorkehrung zu treffen. Ausschlaggebend ist die vertragliche Vereinbarung in concreto freilich nicht, würde sich das doch auch als Ausprägung einer gesetzlichen Verpflichtung des Fahrgasts ergeben.

Der verletzte Fahrgast meint, dass ein unabwendbares Ereignis deshalb nicht vorliege, weil der Fahrer damit rechnen musste, dass ein langsam fahrendes Fahrzeug auf der Gegenfahrbahn vom Lenker eines da-

hinter fahrenden Fahrzeugs – trotz unzureichenden Sicherheitsabstands – überholt werde, sodass der Obuslenker – in Antizipation eines solchen rechtswidrigen Verhaltens – seine Geschwindigkeit vorausschauend kontinuierlich hätte vermindern müssen. Dass er darauf vertrauen darf, dass andere Verkehrsteilnehmer sich StVO-konform verhalten, wie die Bekl meint, ist dabei zu wenig. Eine Berücksichtigung eines solchen Fehlverhaltens anderer nach dem Maßstab des bei § 9 Abs 2 EKHG anzuwendenden supersorgfältigen Lenkers ist aber nur geboten, wenn das naheliegt. Mit den Instanzgerichten und dem OGH ist das in concreto zu verneinen. Nur weil ein Fahrzeug langsam fährt, weil es etwa mit den örtlichen Verhältnissen nicht vertraut ist, würde es hellseherischer Fähigkeiten bedürfen, vorherzusehen, dass der Lenker des dahinter fahrenden Fahrzeugs alsbald ein unzulässiges Überholmanöver durchführen werde. Derartiges ist auch von einem supersorgfältigen Lenker nicht zu erwarten.

Da die Haftung schon dem Grunde nach verneint wurde, hat sich die Frage des Mitverschuldens des Fahrgasts nicht mehr gestellt.

Nach Schilderung des Sachverhalts bestehen manifeste Anhaltspunkte, dass der Fahrgast den falschen Ersatzpflichtigen geklagt hat: Dem Halter des Obusses ist der Entlastungsbeweis nach § 9 Abs 2 EKHG gelungen, mit der Folge, dass dessen Haftung nach § 5 Abs 1 EKHG zu verneinen war. Eine Einstandspflicht des rechtswidrig überholenden Lenkers, der Ursache für das jähe Bremsen des Obusses war, ist indes durchaus zu bejahen. Dessen grob fahrlässiges Verhalten wird dabei deutlich schwerer zu gewichten sein als das Mitverschulden des Fahrgasts, sich nicht zureichend an einer Stange angehalten zu haben. Der Einwand, dass dieser kaum auffindig gemacht werden kann, wird zu treffen; allerdings steht dem Verletzten dann ein Anspruch gegen den Fachverband der Versicherungsunternehmen nach § 4 Abs 1 Z 2 VOEG zu. Womöglich ist dieser Anspruch inzwischen aber verjährt.

*Christian Huber,
RWTH Aachen*

