

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

2278 039

HpflG § 1

Ein Skischlepplift ist keine Eisenbahn im Sinne des
§ 1 HpflG.

BGH, Urt. v. 29. April 1960 - VI ZR 113/59 - OLG München
LG Kempten

VI ZR 113/59

V e r k ü n d e t
am 29. April 1960
Kriegl, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

des Kaufmanns Wilhelm St[REDACTED] jun. in Ho[REDACTED] bei L[REDACTED],

Klägers, Berufungsklägers
und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die G[REDACTED] H[REDACTED]/A[REDACTED], gesetzlich vertreten durch den
Bürgermeister,

Beklagte, Berufungsbeklagte
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 29. April 1960 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Bode, Dr. Hauß, Heinrich
Meyer und Dr. Graf

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des
1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts München vom
16. April 1959 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Kläger auf-
erlegt.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Die Beklagte ist Unternehmerin eines Personenbeförderungsliftes, der vom O (G H) aus auf den Berg I führt. Der Lift wird im Sommer als Sessellift, im Winter als Skischlepplift betrieben. Nachdem kurz nach Weihnachten 1953 Schnee gefallen war, wurde der Sessellift auf einen Skischlepplift umgestellt. Letzterer Lift ist mit Bügeln ausgestattet. Jeder Bügel bietet Platz für zwei Personen. Der Bügel befindet sich in Gesäßhöhe des Skifahrers und schiebt diesen nach vorn (bergauf). Der Skifahrer selbst gleitet mit seinen Skiern auf dem Schneebelag. Der Bügel ist an einem Hubgehänge angebracht, das mittels des Hubseiles am Förderseil befestigt ist. Jedem Hubgehänge fährt in etwa 9 m Abstand ein sog. Schleppgehänge voran, das gleichfalls mittels Klemmen am Förderseil befestigt und mit dem Hubgehänge durch ein Schleppseil verbunden ist. Am 9. Januar 1954 benützte der Kläger diesen Schlepplift. Der Lift blieb während der Fahrt kurz stehen. Als er sich wieder in Bewegung setzte, stürzte der Kläger aus dem Bügel.

Der Kläger hat behauptet, er habe sich durch den Sturz verletzt. Für den Schaden hat er die Beklagte verantwortlich gemacht. Seine Ansprüche hat er auf das Reichshaftpflichtgesetz und auch auf Vertrag und unerlaubte Handlung gestützt. Er hat von der Beklagten 25 000 DM Schadensersatz für Verdienstausschlag und unfallbedingte Auslagen sowie angemessenes Schmerzensgeld verlangt. Ferner hat er die Feststellung begehrt, daß die Beklagte verpflichtet sei, ihm allen weiteren Schaden aus dem Unfall zu ersetzen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen.

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



Der Kläger hat mit der Berufung seine Ansprüche weiter verfolgt, den Anspruch auf Schadensersatz für Verdienstausfall und unfallbedingte Auslagen jedoch auf 12 000 DM ermäßigt.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung des Klägers zurückgewiesen.

Mit der Revision erstrebt der Kläger die Verurteilung der Beklagten auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes.

Der Kläger beantragt:

1.) das Berufungsurteil insoweit aufzuheben, als seine Ansprüche nicht auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes anerkannt worden sind,

2.) die Beklagte zu verurteilen, an ihn 12 000 DM nebst 4 % Zinsen seit Klageerhebung zu zahlen,

3.) festzustellen, daß die Beklagte verpflichtet ist, ihm im Rahmen des Reichshaftpflichtgesetzes allen in Zukunft noch aus dem Unfall vom 9. Januar 1954 entstehenden Schaden zu ersetzen.

Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist nicht begründet.

Die Erwägungen, mit denen das Berufungsgericht eine Haftung der Beklagten aus Vertrag und aus unerlaubter Handlung

verneint hat, lassen keine Rechtsfehler erkennen. Sie sind auch von der Revision nicht angegriffen.

Die Revision wendet sich nur gegen die Ablehnung einer Schadensersatzpflicht der Beklagten nach § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 (RGBI 207).

Das Berufungsgericht hat die Anwendbarkeit des RHG mit folgenden Erwägungen verneint: Nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts (RGZ 1, 252; 86, 95) gehöre es zu den wesentlichen Eigenschaften einer Eisenbahn, daß sie auf metal-
ner Grundlage erhebliche Gewichte über nicht ganz unbedeuten-
de Entfernungen mit beträchtlicher Geschwindigkeit befördere,
wobei sie sich zur Herbeiführung der Transportbewegung der
Naturkräfte bediene. Diese Voraussetzungen seien schon beim
Sessellift nicht gegeben, da sich hier das Seil bewege und
die an ihm starr befestigten Sessel mitnehme, die Bewegung
außerdem nur eine geringe Geschwindigkeit aufweise. Die
Frage, ob die Sessellifte dem § 1 RHG unterzuordnen seien,
könne aber letztlich unentschieden bleiben, da sich der
Skischlepplift auch von den Sesselliften noch grundlegend
unterscheide. Der Fahrgast behalte hier die unmittelbare
körperliche Verbindung mit dem Gelände. Er werde nicht von
einem Fahrzeug getragen, sondern mache sich nur die Zug-
oder Hubkraft einer durch Ausnützung von Naturkräften beweg-
ten Vorrichtung zunutze, um unter eigener körperlicher Mit-
wirkung auf dem Boden fortbewegt zu werden. Auch könne er
in gewissem Umfang auf die Art und Weise der Fortbewegung
Einfluß nehmen. Seine Geschicklichkeit, seine sportliche
Fähigkeit, sein Standvermögen und seine Aufmerksamkeit sei-
en für die Erreichung des "Fahrziels" mit entscheidend. Da-
her liege ein erheblicher Teil der Verantwortung für den Ab-
lauf der "Beförderung" beim Benutzer selbst. Ein Skischlepp-
lift könne deshalb nicht zu den Eisenbahnen i.S. des § 1 RHG
gerechnet werden.

Zu Unrecht rügt die Revision, das Berufungsgericht habe nicht berücksichtigt, daß die Anlage im Sommer als Sessellift und im Winter als Schlepplift betrieben werde, dieselbe Anlage mit derselben Antriebsmaschine also beiden Zwecken diene. Für die Frage einer Haftung der Beklagten nach § 1 RHG kommt es nicht darauf an, ob die Anlage auch für einen Sesselliftbetrieb verwendet werden kann. Entscheidend ist die Art des Betriebes im Zeitpunkt des Unfalls. Da zu diesem Zeitpunkt die Anlage als Skischlepplift betrieben wurde, kann die Frage, ob Sessellifte Eisenbahnen i.S. des § 1 RHG sind, auf sich beruhen.

Das Berufungsgericht hat rechtlich zutreffend die Anwendbarkeit des § 1 RHG auf den Betrieb eines Skischlepplifts verneint. Ein Skischlepplift ist eine Schleppseilanlage, welche die mit ihren Skiern auf dem Schneebeleg gleitenden, also mit dem Boden in Berührung bleibenden Skifahrer mittels eines durch eine Antriebskraft in Bewegung gesetzten Drahtseils bergauf zieht (ähnlich die Begriffsbestimmung bei Schmalzl, Skiliftanlagen und ihre haftpflichtrechtliche Bedeutung, in Versicherungswirtschaft 1954, 528). Es macht dabei keinen Unterschied, ob der Skiläufer, wie dies bei einfachen Anlagen der Fall ist, sich unmittelbar am Drahtseil festhält oder ob, wie bei der Liftanlage der Beklagten, die Verbindung zwischen dem Benutzer und dem sog. Förderseil durch einen Bügel und weitere Seile hergestellt ist.

Bei Prüfung der Frage der Anwendbarkeit des RHG auf eine Anlage dieser Art kann es offen bleiben, ob eine Eisenbahn das Vorhandensein von Schienen als metallener Grundlage der Fortbewegung zur Voraussetzung hat und ob diese Voraussetzung auch dann als erfüllt angesehen werden kann, wenn

statt Schienen ein sich bewegendes Drahtseil vorhanden ist. Auch eine weite, dem Fortschritt der modernen Verkehrstechnik angepaßte Auslegung des Eisenbahnbegriffs muß sich nach dem Grundgedanken des RHG ausrichten. Das Gesetz geht, wie der erkennende Senat im Urteil vom 4. Mai 1956 - VI ZR 24/55 - (LM Nr. 15 zu § 1 RHG = VersR 1956, 777 = VRS 11, 416) ausgeführt hat, davon aus, daß für besonders gefährliche Unternehmungen in Abweichung von dem das bürgerliche Recht beherrschenden Verschuldensprinzip eine weitergehende Haftung einzuführen ist. Diese weitergehende sog. Gefährdungshaftung kann daher auch bei einer Schleppliftanlage nur Platz greifen, wenn mit dem Betrieb dieser Anlage, insbesondere nach ihrer Bauart und nach der Art und Weise des Transportes, die gleichen Gefahren verbunden sind, wie sie dem Eisenbahnbetrieb eigentümlich sind. Diese besonderen Gefahrenmerkmale sind vornehmlich die Fortbewegung von Personen oder Sachen auf Schienen, die ein Ausweichen unmöglich machen, die hohe Geschwindigkeit, die ein rasches Anhalten erschwert, der Transport großer Gewichtsmassen und die dadurch wie auch durch die beträchtliche Geschwindigkeit hervorgerufene Wucht der Fahrzeuge, die Möglichkeit des Entgleisens und des Zusammenstoßens mit anderen Fahrzeugen, schließlich auch der vielfach herrschende Massenandrang als Folge der Massenbeförderung (vgl. RGZ 1, 252; 7, 40, 43; 14, 26, 27; 86, 94; ferner RG in SeuffArch 68, 105; OLG Hamburg in LZ 1918, 789; Geigel, Der Haftpflichtprozeß, 9. Aufl., S. 278; Finger, Eisenbahngesetze, 3. Aufl., S. 15, Anm. 3 b zu § 1 RHG; Wussow, Das Unfallhaftpflichtrecht, 6. Aufl. S. 239).

Diese für die Benutzer einer Bahn und auch für uneteiligte Dritte bestehenden Gefahrenmerkmale treffen, von der Möglichkeit eines gelegentlich stärkeren Andranges von Skiläufern abgesehen, auf den Betrieb eines Skischlepplifts nicht zu. Hier fehlt es schon an einem Fahrzeug, das Personen oder

Sachen befördert und durch sein Gewicht - in Verbindung mit erhöhter Geschwindigkeit - eine Gefahr für die Benutzer oder unbeteiligte Dritte bedeuten könnte. Die Bügel oder sonstigen Haltevorrichtungen, deren sich die Benutzer als Stützen bedienen, können auch bei weitgehender Auslegung des Fahrzeugbegriffs nicht als Fahrzeug angesehen werden. Zudem läßt sich nicht sagen, daß bei einer Schleppliftanlage der Benutzer "befördert" wird. Er vertraut sich hier nicht einem sein Gewicht tragenden Fahrzeug an. Auch spielt er nicht eine nur passive Rolle. Vielmehr setzt die Benutzung eines Schlepplifts eine aktive Mitwirkung des Skiläufers voraus. Diese Mitwirkung ist für den Erfolg weitgehend mitbestimmend. Der Benutzer ist somit nicht schicksalhaft einem Fahrzeug ausgeliefert, das allein, ohne jede eigene Einflußnahme des Benutzers, die Fortbewegung bewirkt. Das Zurücklegen der Strecke zwischen Tal- und Bergstation hängt auch von der eigenen Geschicklichkeit des Benutzers wie von der Beschaffenheit seiner Skier, der witterungsbedingten Gleitfähigkeit des Schnees und dem Vorhandensein entsprechender Spuren im Schnee ab. Der Skiläufer bleibt dabei am Schnee-
belag, also am Boden. Sein Gewicht ruht somit auf der Erde. Das Drahtseil dient nur dazu, ihm eine Kraft zum Bewegungsvorgang, den er selbst gestaltet, zur Verfügung zu stellen. Der Skiläufer ist folglich bei Benutzung eines Schlepplifts nicht Gegenstand der "Beförderung". Daher liegt, wie das Berufungsgericht mit Recht hervorhebt, die Verantwortung für die Überwindung der Strecke zum großen Teil beim Benutzer selbst. Dieser eigenen Gestaltung des Beförderungsvorgangs durch den Benutzer ist die Geschwindigkeit des Schlepplifts angepaßt. Der Skifahrer muß die Möglichkeit haben, etwaigen Unebenheiten des Schneebelages Rechnung zu tragen und das Gleiten seiner Skier entsprechend zu beeinflussen. Ein Schlepplift kann folglich nur eine geringe Geschwindigkeit aufwei-

sen. Die bei einem Eisenbahnbetrieb aus der hohen Geschwindigkeit sich ergebenden Gefahren sind daher bei einem Schlepplift nicht vorhanden. Seine Geschwindigkeit ermöglicht es in aller Regel dem Benutzer, jederzeit ohne besondere Gefährdung die Anlage zu verlassen. Auch kann der Lift rasch abgestellt werden. Die Gefahr eines Zusammenstoßes mit einem anderen Fahrzeug scheidet praktisch aus. Als unbeteiligte Dritte, die in den Bereich einer Schleppliftanlage geraten können, kommen im allgemeinen nur andere Skiläufer in Betracht. Diese können bei der geringen Geschwindigkeit des Schlepplifts mühelos der Seilanlage und den etwa vorhandenen Bügeln oder sonstigen Haltevorrichtungen ausweichen. Auch ist keine besondere Gefahr bei einem Zusammenstoß gegeben.

Nach allem sind die mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen besonderen Gefahren bei dem Betrieb eines Skischlepplifts nicht gegeben. Ein Skischlepplift ist deshalb keine

Eisenbahn im Sinne des § 1 RHG (ebenso Schmalzl aaO, Scholten, Haftung bei Skiunfällen, in NJW 60, 558 und Goltermann, Eisenbahnverkehrsordnung, 3. Aufl., Anm. 4 zu § 1 EVO).

Die Revision des Klägers ist daher unbegründet. Sie war deshalb mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Kleinewefers

Dr. Bode

Dr. Hauß

Heinrich Meyer

Dr. Graf