

schriften: Gem Art 8.4. Abs 4 neuer Code civil kann der Richter in Fällen der Unzumutbarkeit ausnahmsweise eine Beweislastumkehr anordnen. In GB wurde die 8. Aufl der sog Ogden Tables veröffentlicht. Hierbei handelt es sich um eine RL für Gerichte und Anwälte zur Bemessung des Schadenersatzes bei Unfällen mit Personenschäden. In der Neuaufl wurden ua die Lebensalter-Multiplikatoren verringert, das Rentenalter-Spektrum verbreitert und die Erläuterungen für andere Faktoren als Sterblichkeit überarbeitet.

Auf EU-Ebene liegt ein erster Vorschlag für eine VO über die Haftung beim Einsatz von Systemen mit Künstlicher Intelligenz (KI) vor, der ua eine Gefährdungshaftung für bestimmte KI-Systeme einschließlich autonomer Kfz vorsieht. Für derartige Systeme soll eine Verpflichtung bestehen, die VersHöchstgrenzen sollen bei 10 Mio Euro für Personen- und 2 Mio Euro für Sachschäden liegen.

D. Automatisiertes Fahren und Wiener Übk

Rebecca Huang, UNECE Sustainable Transport Division, Genf, erläuterte den aktuellen Stand der Überarbeitung des Art 8 Wiener Übk (WÜ) über den Straßenverkehr von 1968 (Regelung der Verantwortlichkeit des Fahrers bei Kfz) im Hinblick auf die Anpassung an die Anforderungen des automatisierten Fahrens. Bei der Sitzung der WP.1 im März 2020 wurde vorgeschlagen, das WÜ um Definitionen zum „automatisierten Fahrsystem“ und zur „dynamischen Steuerung“ zu ergänzen und einen neuen Art 34bis über das automatisierte Fahren einzuführen. Darüber hinaus soll die UNECE – in Ergänzung der Übk von 1949 und 1968 über den Straßenverkehr – bis 2023 ein neues Rechtsinstrument über den Einsatz von automatisierten Fahrzeugen im nationalen und internationalen Straßenverkehr entwerfen. Für 2021 ist zudem die Veröffentlichung der Charta für Straßenverkehrstopfer vorgesehen, die das IEVR gemeinsam mit der UNECE und dem Council of Bureaux erarbeitet hat.

E. Brexit und die Folgen

Ein weiterer Themenschwerpunkt des Seminars war der Brexit. Zum 31. 12. 2020 endete die Übergangsperiode und besiegelte damit den endgültigen Ausstieg des UK aus der EU. Zum Zeitpunkt

des Online-Seminars war die Situation nach wie vor unbefriedigend und von erheblicher Ungewissheit geprägt, insb waren die Optionen eines No-Deal-Szenarios nach wie vor gegeben. Wie schon in den Vorjahren bei den Eur Verkehrsrechtstagen skizzierte Lucy Wyles, Barrister London, die gegenwärtige Situation und mögliche Optionen in Bezug auf die künftige Regulierung von grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen. Grds gelten die Rechtsinstrumente der Rom I- und Rom II-VO auch nach dem 1. 1. 2021 im UK weiter, allerdings nunmehr nur noch als innerstaatl Recht. Nach wie vor wäre ein maßgeschneidertes Abk zwischen der EU und UK über die justizielle Zusammenarbeit in Zivilsachen – wie im Weißbuch zum Brexit vorgeschlagen – erstrebenswert, doch gibt es bislang hierzu keinen Fortschritt zu verzeichnen. Die noch ausstehende Genehmigung des vom UK am 8. 4. 2020 gestellten Antrags auf Beitritt zum Lugano-Übk ist ua noch von der EU abhängig, die hierzu noch gewisse Bedenken hegt.

Zum Abschluss des Seminars stellte Sandra Schwarz, Präsidentin des CoB und Gf des Deutschen Büros Grüne Karte e.V. und der Verkehrsoferhilfe e.V., Berlin, die aktuellen Schwerpunkte der Tätigkeit des Council of Bureaux im Grüne Karte-System vor (ua Gewährleistung der finanziellen Stabilität der nationalen Garantiefonds und Entschädigungsstellen).

F. Schlussbemerkung

Das IEVR hat mit diesem Online-Seminar mehr als nur ein Ersatzprogramm für die Eur Verkehrsrechtstage vorgelegt und gewährleistet, dass die Teilnehmer angesichts der hochaktuellen, von renommierten Referenten vorgetragenen Themen und Vorträgen auch im schwierigen Jahr 2020 nicht auf ihre Fortbildung zum Eur Verkehrs- und Schadensrecht verzichten mussten.

Das Organisationsteam hofft, dass die **Eur Verkehrsrechtstage 2021**, die für den **7. und 8. 10. 2021 in Berlin** geplant sind, wieder als Präsenzveranstaltung stattfinden können.

Martin Hoffer,
ÖAMTC-Rechtsdienste⁴⁾

4) Auf Grundlage eines von RA Christian Reinicke, Generalsyndikus des ADAC, Hannover, und Michael Nissen, Juristische Zentrale des ADAC e. V., München, für die Zeitschrift DAR erstellten Beitrags (DAR 2021, 56).

Rechtsprechung

ZVR 2021/64

§§ 76, 19 Abs 7
StVO; § 1304
ABGB

OGH 15. 4. 2020,
2 Ob 193/19z
(OLG Linz
25. 9. 2020, 2 R
139/19b; LG
Salzburg
6. 8. 2019, 6 Cg 3/
19y)

→ Sorgfaltspflichten einer Fußgängerin bei Überqueren einer mehrspurigen Fahrbahn

§§ 76, 19 Abs 7 StVO; § 1304 ABGB

→ Bevor ein Fußgänger die Fahrbahn überquert, muss er sich davon überzeugen, dass ein Überqueren vor Eintreffen von Fahrzeugen mit Sicherheit möglich ist. Bei mehrspurigen Fahrbahnen und einem Mittelstreifen muss er auf diesem innehalten, um das Verkehrsgeschehen neu zu bewerten. Tut er das nicht und ist eine Bremsung eines Mopedfahrers von 2,5 m/sec² erforderlich, trifft ihn ein Mitverschulden von 50%.

→ So wie ein Wartepflichtiger einen Vorrangberechtigten gem § 19 Abs 7 StVO nicht zu unvermitteltem Bremsen nötigen darf, kann auch von einer Behinderung des Fahrzeugverkehrs iSd § 76 Abs 5 StVO nur dann nicht gesprochen werden, wenn der Kraftfahrer bereits durch eine geringfügige und nicht unmittelbare Verlangsamung seines Fahrzeugs den Unfall verhindern kann. Eine Bremsverzögerung von 2 bis 2,5 m/sec² ist nicht als geringfügig anzusehen.

Sachverhalt:**[Örtliche Verhältnisse]**

Am 31. 5. 2017 gegen 16.20 Uhr ereignete sich im Stadtgebiet ein Verkehrsunfall, an dem der Kl als Lenker und Halter eines Mopeds und die Bekl als Fußgängerin beteiligt waren. Die von beiden benützte Straße verläuft im Bereich der Unfallstelle geradlinig mit jeweils zwei Fahrstreifen in beide Fahrtrichtungen, die durch eine mehr als 2 m breite Sperrfläche voneinander getrennt sind. Die beiden stadtauswärts führenden Fahrstreifen sind ca 3,2 m (re) bzw 2,6 m (li) breit. Die gesamte Fahrbahnbreite beträgt etwa 13,8 m. Am stadteinwärts gelegenen Fahrbahnrand befindet sich eine Bushaltestelle. Der nächste Schutzweg ist deutlich mehr als 25 m von der Unfallstelle entfernt.

[Unfallhergang]

Die damals 79 Jahre alte Bekl verließ an der Haltestelle den Bus und begann von dort aus die Straße mit zügigem Gehtempo und ohne zwischenzeitiges Innehalten zu überqueren. Nachdem sie die stadteinwärts führenden Fahrstreifen, die Sperrfläche, den li stadtauswärts führenden Fahrstreifen und noch etwa die Hälfte des re stadtauswärts führenden Fahrstreifens übersetzt hatte, stieß der auf diesem Fahrstreifen mit 30 bis 40 km/h herankommende Kl, den sie bis dahin nicht wahrgenommen hatte, gegen ihre rechte Körperseite. Der Kl stürzte und zog sich Verletzungen zu.

[Zumutbares Verhalten für beide Unfallbeteiligte]

Ab dem Verlassen der Sperrfläche hatte die Bekl bis zur Kollisionsstelle eine Wegstrecke von rund 4 bis 4,5 m in 3 sec zurückgelegt. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von 40 km/h war der Kl 3 sec vor der Kollision 33 m von der Unfallstelle entfernt. Hätte der Kl 3 sec vor der Kollision reagiert, wäre ein Abbremsen mit 2,5 m/sec², was einer normalen Betriebsbremsung entspricht, erforderlich und ausreichend gewesen, um der Bekl ein „gerade noch“ berührungsfreies Verlassen des „Fahrkanals“ des Mopeds zu ermöglichen. Bei aufmerksamer Beobachtung wäre das herannahende Moped für die Bekl aus einer Position auf der Sperrfläche wahrnehmbar gewesen. Umgekehrt war auch sie für den Kl dort gut erkennbar.

[Klagebegehren]

Der Kl begehrt den Ersatz seines mit € 26.689,47 sA bezifferten Unfallschadens und die Feststellung der Haftung der Bekl für alle aus dem Unfall resultierenden Spät- und Dauerfolgen. Die Bekl treffe das Alleinvertschuldungen am Zustandekommen des Unfalls, weil sie bei der Überquerung der Straße die nötige Sorgfalt und Umsicht unterlassen habe. Der Kl habe auf ihr Fehlverhalten nicht mehr rechtzeitig reagieren können.

[Einwendungen der Beklagten]

Die Bekl wandte ein, der Kl hätte bei entsprechender Beobachtung des Verkehrsgeschehens den Zusammenstoß durch eine normale Betriebsbremsung leicht verhindern können. Einer allenfalls zu Recht bestehenden Klagsforderung werde eine Gegenforderung von € 22.922,- aufrechnungsweise entgegeng gehalten.

[Entscheidungen der Vorinstanzen]

Das ErstG wies das Klagebegehren ab (unbekämpft rk, soweit ein Leistungsteilbegehren von € 13.344,47 sA und das Feststellungsbegehren zur Hälfte abgewiesen wurden).

Das BerG hob die Entscheidung auf und verwies die Rechtssache an das ErstG zurück. Der Bekl sei anzulasten, dass sie das Verkehrsgeschehen nicht ausreichend beobachtet, deshalb das herankommende Moped völlig übersehen und die Überquerung der beiden stadtauswärts führenden Fahrstreifen in Angriff genommen habe. Da der Kl seinerseits die die Fahrbahn überquerende Bekl komplett übersehen und deshalb nicht gebremst habe, liege auf beiden Seiten eine gleichartige und gleichermaßen unfallauslösende Unaufmerksamkeit vor, die eine Verschuldungsteilung im Verhältnis von 1:1 rechtfertige. Das BerG ließ den Rek an den OGH zu, weil die Entscheidung von der zu 2 Ob 88/82 vertretenen Rechtsauffassung abweiche, wonach eine Behinderung des Verkehrs nach § 76 Abs 5 StVO nur dann vorliege, wenn der Fußgänger den Kraftfahrer zu einer Vollbremsung nötige.

Der OGH gab dem Rek der Bekl nicht Folge.

Aus der Begründung:

Der Rek ist zulässig iS der Ausführungen des BerG, er ist aber nicht berechtigt.

[Sorgfaltspflichten eines Fußgängers vor Überqueren der Fahrbahn]

Das Verhalten eines Fußgängers, der entgegen § 76 Abs 6 StVO die Fahrbahn außerhalb eines Schutzwegs oder einer Kreuzung überqueren will, ist in § 76 Abs 4 lit b und Abs 5 StVO geregelt. Danach hat ein Fußgänger, bevor er auf die Fahrbahn tritt, sorgfältig zu prüfen, ob er die Straße noch vor Eintreffen von Fahrzeugen mit Sicherheit überqueren kann (2 Ob 24/02 x; 2 Ob 54/05 p; 2 Ob 28/07 t; 2 Ob 140/16 a; RS0075656). Lässt die Verkehrslage das Betreten der Fahrbahn zu, hat der Fußgänger diese sodann in angemessener Eile zu überqueren (RS0075672). Er hat den kürzesten Weg zu wählen und darauf zu achten, dass der Fahrzeugverkehr nicht behindert wird (2 Ob 140/16 a mwN).

Nach stRsp muss sich jeder Fußgänger beim Überqueren einer breiten Fahrbahn bei Erreichen ihrer Mitte weiters vergewissern, ob sich nicht von seiner re Seite her ein Fahrzeug nähert; er muss stehen bleiben, wenn ein Fahrzeug schon so nahe ist, dass er die Fahrbahn nicht mehr vor diesem gefahrlos überschreiten kann (2 Ob 98/89; 2 Ob 24/02 x; 2 Ob 28/07 t; 2 Ob 140/16 a; RS0075648; RS0075656).

[Sorgfaltspflichten eines Kraftfahrers gegenüber Fußgängern]

Ein Kraftfahrer ist grds verpflichtet, während der Fahrt die vor ihm liegende Fahrbahn in ihrer ganzen Breite einschl der beiden Fahrbahnränder und etwa anschließender Verkehrsflächen im Auge zu behalten (RS0074923). Er muss die Fahrbahn vor sich soweit be-

Abkehr von 2 Ob 88/82 ZVR 1983/55, wonach Behinderung iSd § 76 Abs 5 StVO nur bei Nötigung zu Vollbremsung vorliegt.

obachten, als dies für eine Weiterfahrt ohne Gefährdung von Personen oder Sachen notwendig ist (2 Ob 73/12 t; RS0074923 [T 2]).

[Berechtigtes Vertrauen auf StVO-konformes Verhalten des Fußgängers]

Ein Fahrzeuglenker ist aber nicht gehalten, bereits dann Abwehrhandlungen zu setzen, wenn ein Fußgänger eine (breite) Fahrbahn betritt, weil dies den durch § 76 Abs 4 lit b und Abs 5 StVO geschützten flüssigen Verkehr, für den die Fahrbahn in erster Linie bestimmt ist (RS0073163), behindern oder sogar unmöglich machen würde (6 Os 263/57 EvBl 1958/51; 9 Os 307/59 ZVR 1960/323). Er darf auch grds darauf vertrauen, dass sich der Fußgänger bei Erreichen der Fahrbahnmittelle von der Durchführbarkeit der weiteren Überquerung überzeugen wird, weil die gefahrlose Überquerungsmöglichkeit sich bei breiten Straßen oder auch bei langsamer Gehweise mittlerweile geändert haben kann (vgl 2 Ob 98/89; 2 Ob 24/02 x), und muss nicht von vornherein damit rechnen, dass der Fußgänger eine unaufmerksame Gehweise über die Fahrbahnmittelle hinaus ohne jede Berücksichtigung des Verkehrs fortsetzen wird (2 Ob 2380/96 f; RS0075656 [T 3 und T 4]).

[Zumutbarkeit einer geringfügigen Verminderung der Geschwindigkeit]

Der Grundsatz, dass eine geringfügige Verminderung der Geschwindigkeit dem vorrangberechtigten Kraftfahrer zuzumuten ist, ohne dass deshalb ein Verstoß gegen § 19 Abs 7 StVO vorliegt, ist auch auf das Verhalten eines die Fahrbahn überquerenden Fußgängers anzuwenden (2 Ob 50/94; 2 Ob 24/02 x; RS0027377). Von einer Behinderung iSd § 76 Abs 5 StVO kann daher noch nicht gesprochen werden, wenn der Kraftfahrer durch eine geringfügige und nicht unmittelbare Verlangsamung seines Fahrzeugs den Unfall verhin-

dern kann (8 Ob 206/81 ZVR 1982/259; 2 Ob 70/95; 2 Ob 24/02 x).

[Bremsverzögerung von 2 bis 2,5 m/sec² nicht geringfügig]

Entgegen der im Rek vertretenen Auffassung ist nach der Rsp eine Bremsverzögerung von 2 bis 2,5 m/sec² nicht als geringfügig anzusehen (8 Ob 260/82 ZVR 1984/28; 2 Ob 69/95; RS0074524 [T 4]; vgl auch 2 Ob 68/03 v: geringfügige Bremsung mit einer geringeren Verzögerung als 2 m/sec²).

[Abgehen von 2 Ob 88/82 ZVR 1983/55]

In 2 Ob 88/82 ZVR 1983/55 hat der OGH allerdings auch ausgesprochen, dass eine Behinderung iSd § 76 Abs 5 StVO nur dann vorliege, wenn das Verhalten des Fußgängers auf der Fahrbahn einen Kraftfahrer zu einer Vollbremsung nötigt. Dem vermag sich auch der erKsen angesichts des Gesetzeswortlauts, der ein Betreten und Überqueren der Fahrbahn durch Fußgänger außerhalb von Schutzwegen eben nur unter bestimmten Bedingungen zulässt, und der vorrangigen Bestimmung der Fahrbahn für den Fahrzeugverkehr nicht anzuschließen.

[Ergebnis: Verschuldensteilung 1:1 unbedenklich]

Den Argumenten der RekWerberin kann daher insgesamt nicht gefolgt werden.

Die Verschuldensabwägung des BerG begegnet keinen Bedenken. Beide Verkehrsteilnehmer haben es in gleich krasser Weise an der erforderlichen Sorgfalt und Aufmerksamkeit, die den Unfall jeweils leicht verhindern hätte können, fehlen lassen (vgl auch 2 Ob 2380/96 t).

Dem Rek ist aus den erörterten Gründen der Erfolg zu versagen.

Anmerkung:

Der Sachverhalt der Entscheidung ist insoweit ungewöhnlich, als bei einer Kollision zwischen einer (betagten) Fußgängerin und einem Mopedlenker Letzterer klagt; im Regelfall ist der Fußgänger der „schwache Verkehrsteilnehmer“. Im Verfahren hat sich freilich herausgestellt, dass der Schaden der Fußgängerin nahezu ebenso hoch war.

Es geht um einen Konflikt zwischen der Flüssigkeit des Verkehrs sowie dem Vertrauensgrundsatz einerseits und den Sorgfaltspflichten des Fußgängers andererseits. Nach französischem Recht muss sich ein Fußgänger nach der Loi Badinter eine Kürzung seines Anspruchs nur dann gefallen lassen, wenn man ihm eine faute inexcusable vorwerfen kann, somit grösste Fahrlässigkeit. Der OGH stellt an den Fußgänger hingegen sehr viel strengere Anforderungen; ja er verschärft diese noch – wohl auch gegen den Trend der Zeit. Er spricht aus, dass die Fahrbahn vorrangig dem Fahrzeugverkehr dient und dem Fußgänger ein Überqueren nur unter bestimmten Bedingungen eingeräumt wird.

Diese Ansicht wurde auch in der wenig später (20. 4. 2020) ergangenen E 2 Ob 21/20 g vertreten: Dabei wurde einer die Fahrbahn überquerenden Fußgängerin, die ihr Fahrrad schob und deren Sicht auf die Gegenfahrbahn durch Fahrzeuge eingeschränkt war, zugemutet, den vor ihr liegenden Fahrstreifen der Fahrbahn erst zu betreten, wenn sie sich vergewissert habe, dass auf dem Fahrstreifen kein Gegenverkehr stattfindet, bei einer viel befahrenen Straße ein mitunter fast unmögliches Unterfangen.

Man mag sich dem Judiz des OGH in der vorliegenden Entscheidung anschließen, dass auch Fußgänger gerade so wie Radfahrer und Lenker von Kraftfahrzeugen Sorgfaltspflichten im Straßenverkehr treffen. Bei der Verschuldensabwägung wäre mE indes eine Abwägung zugunsten der Fußgängerin geboten gewesen, mindestens im Verhältnis von 1:3 oder auch 1:4. Die betagte Fußgängerin (79 Jahre) ist durchaus mit gebotener Eile unterwegs gewesen; vorwerfbar ist ihr somit nur, aber immerhin, dass sie vor dem Überqueren der zweiten Fahrbahnhälfte nicht abermals innegehalten



hat. Immerhin hat sich der Unfall in der Nähe einer Bushaltestelle befunden. Hätte das den Mopedlenker womöglich nicht schon zu besonderer Vorsicht veranlassen müssen (zur Außerachtlassung von möglichen Gefahrenmomenten vgl OGH 29. 6. 2020, 2 Ob 27/20 i: Vorbeifahren an einer Kolonne vor einer Tankstelle durch einen Mopedfahrer)?

Liegt Verschulden vor, neigt die Rsp dazu, das Moment der Gefährlichkeit des Fahrzeugs zu vernachlässigen, was nicht zwingend ist. Schließlich lag die gebotene Bremsung mit $2,5 \text{ m/sec}^2$ an der Grenze von 2 m/sec^2 , bei der noch eine geringfügige Bremsung zu bejahen gewesen wäre. Was als Vollbremsung oder normale Betriebsbremsung anzusehen ist, dürfte nicht nur eine SV-Frage sein, sondern auch eine des Temperaments.

Abschließend ist auch noch darauf hinzuweisen, dass derselbe Fachsenat des OGH am 6. 8. 2020 zu **2 Ob 94/20 t** unter ausdrücklicher Bezugnahme auf diese E 2 Ob 193/19 z wiederholt hat, dass der Grundsatz, wonach eine geringfügige (also nicht unmittelbare) Verminderung der Geschwindigkeit dem vorrangberechtigten Kraftfahrer zuzumuten ist, ohne dass deshalb ein Verstoß gegen § 19 Abs 7 StVO vorliegt. Auch iZm dem Überqueren vorangehenden Betreten der Fahrbahn (§ 76 Abs 4 lit b StVO) gilt, dass eine geringfügige Verminderung der Geschwindigkeit allerdings dann vorliegt, wenn der Kraftfahrer durch bloßes Gaswegnehmen eine Kollision hätte vermeiden können (daher dort Alleinverschulden des Pkw-Lenkers).

Christian Huber, Berlin/Mondsee



→ Keine Haftung nach Nachbarrecht für Schäden durch die Müllabfuhr

§§ 364, 364 a ABGB; Bgld AbfallwirtschaftsG

Ein Nichtnachbar, der einen selbstständig tätigen Unternehmer mit Leistungen beauftragt hat, wird dadurch, dass dieser Unternehmer anlässlich der Auftragsbefreiung Immissionen von und nach Liegenschaften Dritter verursacht, nicht selbst zum verschuldensunabhängig nach §§ 364 f ABGB ausgleichspflichtigen Nachbarn. Ein Müllverband, dem die Sammlung, Beförderung und Behandlung von Haus- und Sperrmüll obliegt und der damit ein

als GmbH organisiertes Tochterunternehmen beauftragt hat, haftet daher einem Grundeigentümer für Risse an seinem Haus, die dieser auf ortsunübliche Vibrationen der Müllfahrzeuge zurückführt, nicht auf nachbarrechtl Grundlage. Der Verband kann nicht einem Nachbarn gleichgesetzt werden, der aus der sog Zustandsstörrhaftung für das Verhalten dritter Personen oder Unternehmen einzustehen hat.

ZVR 2021/65

§§ 364, 364 a ABGB; Bgld AbfallwirtschaftsG

OGH 29. 6. 2020, 8 Ob 8/20 i (LG Eisenstadt 24. 10. 2019, 13 R 66/19 g; BG Oberpullendorf 29. 1. 2019, 2 C 331/18 i)

Sachverhalt:

[Aufgaben des bekl Müllverbands]

Die Bekl hat als Müllverband der bgld Gemeinden die ihr nach dem bgld AbfallwirtschaftsG übertragenen Aufgaben zu besorgen. Dazu gehören insb die Sammlung, Beförderung und Behandlung des im Pflichtbereich anfallenden Haushalts- und Sperrmülls. Die Bekl hat mit der Erfüllung dieser Aufgaben seit 1997 durchgehend ein als GmbH organisiertes Tochterunternehmen beauftragt. Diese GmbH führt die operativen Tätigkeiten unter eigener Verantwortung durch. Sie besorgt ua die Hausmüllentsorgung vom Grundstück des Kl und seiner Nachbarn, wobei sie mit in ihrem Eigentum stehenden Müllfahrzeugen und eigenen Mitarbeitern die öff, im Eigentum der Gemeinde stehende Straße befährt. Die Müllentsorgung im Siedlungsgebiet des Kl wird auf die gleiche Weise durchgeführt wie überall im Burgenland.

Ausgleichsanspruch nach § 364 a ABGB wegen unzulässiger Immissionen nicht nur gegen den Nachbarn, sondern auch gegen einen unmittelbaren Störer richten, der die Beeinträchtigung durch eine behördl genehmigte Anlage herbeiführt, sofern dieser das Grundstück aufgrund eines Rechtsverhältnisses mit dem Eigentümer materiell für eigene Zwecke benützt. Eine derartige Sonderbeziehung bestehe zwischen dem Bekl und der Gemeinde als Eigentümerin des öff Straßengrundstücks aber nicht. Die oRev wurde für zulässig erklärt, weil keine gesicherte hg Rsp zur Haftung eines Straßenbenutzers bestehe, von dessen eigenen oder beauftragten Fahrzeugen schäd Immisionen ausgehen, wenn er eine jedermann in gleicher Art und Weise zugängl öff Straße benützt.

Der OGH gab der Rev des Kl keine Folge.

Müllabfuhr ist nicht „Nachbar“ der bedienten Liegenschaften.

[Verfahrensgang]

Der Kl brachte (soweit in dritter Instanz noch relevant) vor, an der Außenmauer seines Hauses seien durch vom Betrieb der Müllfahrzeuge ausgehende, nicht ortsübliche Vibrationen Risse entstanden. Gestützt auf § 364 a ABGB begehrt er von der Bekl die Kosten der Reparatur dieser Schäden.

Das ErstG wies das Klagebegehren ab.

Das BerG gab der Ber des Kl keine Folge. Grundsätzl könne der Eigentümer eines Grundstücks einen

Aus den Entscheidungsgründen:

Die von der Bekl beantwortete Rev des Kl ist zur Klärstellung der Rechtslage zulässig, aber nicht berechtigt.

[Grundsätze des Nachbarrechts]

Nach § 364 Abs 2 ABGB kann der Eigentümer eines Grundstücks dem Nachbarn die von dessen Grund ausgehenden Einwirkungen durch Abwässer, Rauch, Gase, Wärme, Geruch, Geräusch, Erschütterung ua insoweit untersagen, als sie das nach den örtl Verhältnis-