erster Instanz bemessenen Rente fällt diese – auch bei der im Moment mäßigen Inflation – alsbald zu gering aus. Eine Anpassung wird der Geschädigte aber bloß verlangen können, wenn sich die Verhältnisse wesentlich geändert haben. Und wie ist es dann? Kann er auch rückwirkend eine Anpassung begehren oder nur für die Zukunft? Und sollte die Variante für die Vergangenheit greifen, wie lange zurück? Gilt womöglich insoweit die 3-Jahres-Frist? Oder muss sich der Geschädigte entgegenhalten lassen, dass es sich insoweit um eine vorhersehbare Entwicklung gehandelt habe, sodass jegliche Anpassung ausscheidet? Unter dem Gesichtspunkt des Ausgleichsprinzips steht jedenfalls eines fest: Die **indexgebundene Rente** vermag noch **am ehesten** eine Annäherung an den Zustand ohne schädigendes Ereignis zu bewirken. Es geht dann um einen Index, der Inflationsabgeltung und Einkommenssteigerung infolge des beruflichen Aufstiegs einigermaßen präzise abbildet. Aber auch eine Pauschalierung im Ausmaß von 3% erscheint schadenersatzrechtlich keinesfalls abwegig. In einem hat der OGH freilich Recht – und nur das hatte er zu beurteilen: Ein zusätzliches Feststellungsbegehren ist insoweit kein tauglicher Behelf, weil eine Anpassung mit und ohne Feststellungsbegehren möglich ist. Dass dadurch nur eine unzureichende Abhilfe möglich ist, steht auf einem anderen Blatt.

4. Eine Feststellung ist nur möglich bzgl. **künftiger Ansprüche**, nicht aber solcher, die **vor Einbringung der Feststellungsklage** schon fällig waren. Die Folge ist: Je früher die Feststellungsklage eingebracht wird, umso weitreichender ist ihre Wirkung. Wird die Feststellungsklage erst in einem späteren Verfahrensstadium erhoben, muss der Geschädigtenanwalt darauf achten, eine Anpassung der davon nicht abgedeckten Ansprüche im laufenden Prozess vorzunehmen.

5. Der OGH hat das Feststellungsbegehren bejaht, weil künftige Schäden nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden könnten. Er hat das – nicht bestehende – brasilianische „pretium doloris“ umgedeutet in einen An-

spruch auf eine **Trauerschmerzengeldrente** nach österr. Recht. Dabei stellte sich die Frage, ob es zu einer Modifizierung des Zuspruchs beim Feststellungsbegehren kommen musste, weil wegen Verstoßes gegen die Gurtanlegepflicht nach Art III Abs 1 der 3. KFG-Nov der Immaterialschaden zu kürzen gewesen wäre. Er hat das mit der Begründung verneint, dass das Trauerschmerzengeld mit dem Tod des Angehörigen entstehe und bloß in Form einer Kapitalabfindung, keinesfalls aber in Rentenform abgegolten werde. Deshalb liege kein möglicher künftiger Schaden vor, sodass sich eine Einschränkung des Feststellungsbegehrens insoweit erübrige.

In Bezug auf die Bemessung des Trauerschmerzengeldes als Kapitalbetrag ist dem OGH **uneingeschränkt beizupflichten**. Das ergibt sich schon aus dessen Zweck: Der Hinterbliebene soll einen einmaligen Betrag erhalten, um sich eine Annehmlichkeit finanzieren zu können und auf andere Gedanken zu kommen. Damit soll die Causa aber beendet sein. Eine Rente wäre in einem solchen Fall schon deshalb kontraproduktiv.

Das **umfassende Feststellungsbegehren in ungekürzter Höhe** ist indes **problematisch**. Es dient der Sicherung möglicher künftiger Ansprüche. Und dabei ist es keinesfalls von der Hand zu weisen, dass infolge des Todes des Sohnes die Mutter später eine krankhafte seelische Störung erleidet, die dazu führt, dass sie gegen den Ersatzpflichtigen deshalb dann einen Anspruch auf Schmerzensgeld erheben kann. Für diesen Fall wäre es durchaus sachgerecht, dass im FeststellungsU schon im Erstverfahren ausgesprochen wird, dass die uneingeschränkte Einstandspflicht des Ersatzpflichtigen, bei einem Kfz-Haftpflichtversicherer begrenzt auf seine jeweilige Versicherungssumme, für alle auf einen **Vermögensschaden** gerichteten Ansprüche gilt, wegen Verstoßes gegen die Anschnallpflicht aber eine Kürzung in bestimmter Höhe vorzunehmen ist, soweit es sich um einen Anspruch wegen eines **immateriellen Schadens** handelt.

Christian Huber, RWTH Aachen

→ Kein Abzug „neu für alt“ bei Beschädigung eines 20 Jahre alten Schaltkastens einer Ampelanlage

§§ 1323, 1332 ABGB

Wird der 20 Jahre alte Schaltkasten einer Ampelanlage irreparabel beschädigt und muss dieser durch einen technologisch auf dem neuesten Stand befindlichen ersetzt werden, findet abgesehen von

Sachverhalt: [Schadensfall]

Am 9. 5. 2004 wurden durch einen Verkehrsunfall die Schaltkästen der im Eigentum der Kl stehenden Ampelanlagen zerstört. Die Bekl haftet für den Schaden als HaftpflichtVers des unfallbeteiligten Pkw. Vorprozessual hat die Bekl vom geforderten Schadenersatzbetrag von € 92.888,58 den Betrag von € 49.692,62 beglichen.

[Beiderseitiges Prozessvorbringen und E des ErstG]
Mit der vorliegenden Klage begehrt die Kl die Differenz von € 43.195,96. Für gebrauchte Ampelanlagen

der Ersparnis von Wartungsarbeiten kein Abzug „neu für alt“ statt, wenn nicht mit Sicherheit feststeht, dass der neue Schaltkasten eine längere betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer hat.

oder deren gebrauchte Teile gebe es keinen Markt, weshalb eine Beschaffung einer gebrauchten Ampelanlage oder von gebrauchten Teilen für die Ampelanlage nicht möglich sei. Die Ampelanlage habe keinen Verkehrswert, sodass sich eine Differenz zwischen dem Wert der Sache vor und nach dem schädigenden Ereignis nicht ermitteln lasse. Die Bekl habe daher die Reparaturkosten in voller Höhe zu ersetzen. Durch die Reparatur sei die Anlage auch in keinen besseren Zustand versetzt worden, der der Kl in Geld bewertbare Vorteile brächte. Es handle sich um eine Gesamt-

ZVR 2010/59

§§ 1323, 1332
ABGB

OLG Wien
23. 1. 2009,
15 R 173/08 h
(LGZ Wien
9. 5. 2008,
6 Cg 114/06 p)

sache, bei der eine Werterhöhung einzelner Teile nicht relevant sei.

Die bekLP bestritt die Höhe des Klagebegehrens und wandte ein, dass die Ampelanlage zum Zeitpunkt des Unfalls bereits über 20 Jahre alt gewesen sei. Für Verschleißteile, die nun erneuert worden seien, sei nur mehr der Zeitwert von 20% in Ansatz zu bringen. Die Anlage hätte auch ohne das Schadensereignis in Kürze zur

Interessante schadenersatzrechtliche Konsequenzen aus Anlass der Beschädigung einer schon alten Ampelanlage.

Gänze erneuert werden müssen, weil ihre Lebensdauer begrenzt sei. Durch die Erneuerung der Anlage sei schon vorzeitig eine Verbesserung an der gesamten Anlage eingetreten. Mit ihrer Zahlung von € 49.692,62 habe die Bekl der Kl daher den gesamten unfallkausalen Schaden bereits ersetzt.

Das ErstG gab dem Klagebegehren statt; das BerG gab der Ber der Bekl, die das U des ErstG nur in einem € 6.981,31 sA übersteigenden Umfang anfocht, nicht Folge.

Aus den Entscheidungsgründen:

...

[Fehlender Verkehrswert]

Als unbegründet erweist sich zunächst die Ansicht der RMWerberin, dass es mangels eines Verkehrswerts der Ampelanlage zu gar keinem Schadenersatz kommen müsste. Bei einer ausschließlich für den individuellen Gebrauch geeigneten, niemand anderem als dem Geschädigten dienenden Sache fehlt es zwangsläufig an einem Verkehrswert. In diesem Fall bestimmt sich der von § 1332 ABGB angesprochene gemeine Wert grundsätzlich nach den Herstellungskosten (RIS-Justiz RS0030246; 8 Ob 40/86; 1 Ob 54/03b ua).

[Abstellen auf die individuellen Verhältnisse des Geschädigten]

Zur Beurteilung der Frage, ob ein angemessener Abzug von den Kosten der Neuherstellung der beschädigten Sache vorzunehmen ist, kommt es darauf an, ob die

neue Sache dem Geschädigten tatsächlich mit Sicherheit eine längere Brauchbarkeit bietet als die beschädigte gebrauchte Sache noch geboten hätte. Dabei ist zu beurteilen, ob ihr nur für den Geschädigten gegebener Wert aus diesem Grund entsprechend größer ist als der Wert der gebrauchten Sache im Zeitpunkt der Beschädigung war. Nur in diesem Fall wäre der Geschädigte durch die Ersatzleistung besser gestellt als vor dem Schadenereignis (3 Ob 165/04t ua).

[Kein Abzug „neu für alt“, sondern bloß der ersparten Wartungskosten]

Wie den Tatsachenfeststellungen zu entnehmen ist, kommt es nicht allein auf die Lebensdauer der Anlage an, sondern auf ihre Verwendbarkeit im Zusammenhang mit der Verkehrssituation der betreffenden Kreuzungen. Da weder festgestellt werden konnte, dass die nun errichtete Steueranlage eine Lebensdauer von weiteren 20 Jahren hätte, noch, dass die Verkehrsregelung der beiden Kreuzungen in der Form, wie sie durch die Ampel bedingt ist, weitere 20 Jahre bestehen wird, ist dem ErstG beizupflichten, dass kein Abzug „neu für alt“ vorzunehmen ist. Ihre Ersparnis an Wartungskosten hat die Kl bei Berechnung des Ersatzbegehrens bereits berücksichtigt.

[Keine Anrechnung des „Rumpfwerts“]

Der Vermögensschaden der Kl besteht daher im konkreten Fall darin, dass sie die eingeklagten Reparaturkosten zur Wiederherstellung der Funktionstüchtigkeit der Ampelanlage aufwenden musste. Auf die Ermittlung eines „Nutzungswerts“ der Anlagen für die Kl, wie ihn die Ber anspricht, kommt es daher aus schadenersatzrechtlicher Sicht nicht an. Da die Anlage eben nicht verwertet werden kann (auch nicht im Zug einer Unternehmensveräußerung oder der Verwertung eines Maschinenparks), ist auch der vom SV herangezogene „Rumpfwert“, mit dem Anlagen bewertet werden können, die ihre Lebensdauer überschritten haben, aber noch in Betrieb sind, im vorliegenden Fall nicht von rechtlicher Bedeutung.

Anmerkung:

1. Das OLG Wien gelangt zu einem **frappierenden Ergebnis**: Bei Zerstörung eines 20 Jahre alten Schaltkastens einer Ampelanlage, der in der Folge durch einen den heutigen technologischen Anforderungen entsprechenden ersetzt wird, sind – von einer geringfügigen Ersparnis bei den Wartungskosten abgesehen – vom Schädiger die vollen Neuanschaffungskosten ohne einen Abzug „neu für alt“ zu ersetzen. Begründet wird dies damit, dass es sich um eine unvertretbare Sache ohne Verkehrswert handle und der Eigentümer, ein Verkehrsbetrieb, vorgebracht hat, dass er so gar nicht sagen könne, wann eine solche Anlage ausgetauscht werde. Für gebrauchte habe er jedenfalls keine Verwendung; dafür gebe es auch keinen Markt. Dem ist das OLG gefolgt.

2. Der **Ausgangspunkt** ist durchaus **folgerichtig** und stellt sich auch beim Kfz-Schaden. Maßgeblich ist nicht irgendein abstrakt ermittelter Wertersatz, sondern die aufgewendeten Reparaturkosten. Es geht um Restitution und nicht um Kompensation. Wenn es sich nicht

um **Verschleißteile** handelt, wie etwa Reifen oder Batterien, die im Rahmen der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer irgendwann einmal ausgetauscht werden, ist zunächst **kein greifbarer Vermögensvorteil** gegeben. Dann sind die vollen Reparaturkosten zu ersetzen. Dass die nunmehr auf dem Markt befindliche Ersatzsache mehr kann, wird sich – von den ersparten Wartungsarbeiten abgesehen, die berücksichtigt wurden – nicht in Heller und Pfennig niederschlagen. Der Verkehr mag flüssiger werden; allein das beschert dem Eigentümer des Schaltkastens keinen Vermögensvorteil.

3. Ein **Ansatz für einen Vorteilsausgleich** scheint indes durchaus gegeben. Wenn man bedenkt, welche gebrauchten Sachen heute in entfernt liegende Staaten – mit Gewinn – verhöckert werden (oder auch im Binnenland zum Einsatz kommen, so etwa die in Dresden [Bundesland Sachsen] ausrangierten Waggons in Essen [Bundesland Nordrhein-Westfalen]!), dann will es so gar nicht einleuchten, dass man für alte – vielleicht noch weitere 20 Jahre funktionstüchtige – Schaltkästen von

Ampelanlagen gar nichts bekommen sollte. Insofern macht es dann eben doch einen Unterschied, ob bei einer künftigen Ersetzung dieses Schaltkastens in der Bundeshauptstadt der betreffende 10, 20 oder 40 Jahre alt ist. Mit 40 Jahren ist er dann in der Tat am Ende seines „Schaltkastenlebens“ angelangt. Freilich gilt, dass dieser Vorteil sich erst dann in barer Münze niederschlägt, sodass der **künftige Erlös** insoweit **abzuzinsen** ist. Zuzugestehen ist, dass es heute unwägbare erscheint, ob solche „Antiquitäten“ dann tatsächlich noch einen Marktwert haben. Nicht nur die momentane Wirtschaftskrise, sondern auch die Verlagerung des Wohlstands in andere Gegenden dieser Welt in Kombination mit einer Senkung der Transportkosten lässt es plausibel erscheinen, dass das so ist. Die Einwohner Essens hätten sich 1989 kaum träumen lassen, 20 Jahre nach der Wende in den ausrangierten Waggonen aus Dresden befördert zu werden!

4. Man könnte aber einen noch grundlegenden Einwand erheben. Den 20 Jahre alten Schaltkasten

mag es nicht mehr geben. Womöglich ist aber einer am Markt zu haben, der fünf oder zehn Jahre alt ist. Ein solcher wird dann für ein Schnäppchen zu haben sein, selbst wenn er noch niemals im Einsatz war. Die Anschaffung eines solchen stellt dann die Schaffung einer Ersatzlage dar. Jedenfalls wenn das derartige Modell nicht im Gebrauch war, gilt folgende Rechtsfolge: Entweder entscheidet sich der Geschädigte für diese Form der Naturalrestitution; dann sind die jeweiligen Aufwendungen ersatzfähig; oder aber er tut das nicht, dann kann er bloß das Kompensationsinteresse begehren, somit die Einbuße beim Veräußerungswert. Nach eigenen Angaben des Geschädigten wäre das Null. Nach der hier vertretenen Ansicht würde man für einen gebrauchten – funktionstüchtigen – Ampelkasten durchaus noch einen ins Gewicht fallenden Restwert erzielen.

Christian Huber, RWTH Aachen

Judikaturübersicht Verwaltung

Gerhard Pürstl

⇒ StVO

§ 83 Abs 1 StVO

ZVR 2010/60

Auflistung von Beeinträchtigungen in Abs 1, bloß demonstrativ

Die in den nachfolgenden Ziffern des § 83 Abs 1 StVO enthaltene Aufzählung einer wesentlichen, die Erteilung einer Bewilligung ausschließenden Beeinträchtigung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs ist nicht erschöpfend.

Im Hinblick auf die bspw. Aufzählung in § 83 Abs 1 StVO schloss der VfGH nicht aus, dass bei einer entsprechend komplexen Verkehrssituation die Ablenkung von Verkehrsteilnehmern durch eine Werbeanlage, bei der noch dazu die jeweiligen Werbebotschaften immer wieder in bestimmten Zeitabständen bewegt werden (sog. „Rolling Board“), als wesentliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit qualifiziert werden kann.

VwGH 16. 10. 2009, 2009/02/0233

§ 94 b Abs 1 StVO (Art 18 Abs 2 B-VG)

ZVR 2010/61

Wirksamkeit einer V für den politischen Bezirk, rein rechtliche Auslegung

Dass eine V einer BezVBeh aufgrund der Bedeutung des betroffenen Straßenzuges für den Durchzugsverkehr gegebenenfalls auch weitgehende Wirkungen außerhalb des betreffenden politischen Bezirkes entfalten kann und daher faktisch „über den politischen Bezirk hinaus wirkt“, hat die verordnungserlassende Beh im Rahmen des zwingend durchzuführenden Ermittlungsverfahrens zu berücksichtigen und in ihre Interessenabwägung einzubeziehen. Diese faktischen Wirkungen schlagen jedoch nicht auf die Zuständigkeit zur Erlassung einer solchen V durch.

Beim VfGH waren zwei Beschwerden gem Art 144 B-VG gegen Bescheide der Steiermärkischen LReg anhängig, mit denen Berufungen gegen Bescheide der BH Murau vom 14. 8. 2006 bzw vom 16. 3. 2007 abgewiesen wurden. Die BH Murau hatte den Bf Ausnahmegewilligungen von dem aufgrund der V des Bezirkshauptmannes von Murau vom 14. 7. 2006 auf der B 317 zwischen Scheifling und Dürnstein (die Strecke liegt ausschließlich im Zuständigkeitsgebiet der BH Murau) für Lkw mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t geltenden Fahrverbot versagt.

Der Bf eines Verfahrens betreibt ein Transportunternehmen mit Sitz in St. Gallen, Bezirk Liezen. Nach seinem Vorbringen sei sein Hauptkunde ein Unternehmen der Holzindustrie in Landl, ebenfalls Bezirk Liezen, für das er mit seinem Sattelzug (Lkw samt Aufleger) einen Linienverkehr nach Sizilien durchführe. Die Lkw-Fahrverbotverordnung hielte er für gleichheitswidrig, weil Fahrten des Ziel- und Quellverkehrs im angrenzenden Bezirk Leoben und den nahe gelegenen Bezirken Judenburg, Murau, Knittelfeld, Tamsweg und St. Veit a.d. Glan vom Fahrverbot ausgenommen seien, seine lediglich 15 km von der Bezirksgrenze entfernt beginnenden und endenden Transportfahrten hingegen nicht. Die Bf des anderen Verfahrens ist ein Transportunternehmen mit Sitz in St. Veit a.d. Glan, das für Lkw ihrer zyprischen Kooperationspartnerin Ausnahmegewilligungen von der Lkw-Fahrverbotverordnung beantragt hat. Gegen das Lkw-Fahrverbot brachte sie vor, der Bezirkshauptmann von Murau wäre zur Erlassung dieser V nicht zuständig gewesen, weil diese Ausnahmeregelungen hinsichtlich der Bezirke Judenburg, Knittelfeld, Leoben, Tamsweg und St. Veit a.d. Glan enthalte und damit über den Bezirk Murau hinauswirkte. Die Zuständigkeit zur Erlassung solcher V liege in die Kompetenz der LReg. Darüber hinaus ginge das vom Bezirkshauptmann von Murau eingeholte verkehrstechnische Gutachten von nicht zutreffenden Voraussetzungen aus. ⇒