

Überholen eines Radfahrers durch ein Kfz entstandenen Schäden bejaht. Sei doch der aus dem Inhalt der Norm hervorleuchtende Zweck klar darauf ausgerichtet, auf Straßen mit Radfahranlagen Konfliktsituationen aller Art zwischen den Lenkern von Kfz und Radfahrern und daraus erwachsende Schäden zu vermeiden. *Kathrein* (aaO 269) führte gegen diese Auslegung ins Treffen, sie übersehe, dass die Erlaubnis zur Benützung der Fahrbahn für Trainingsfahrten auch zu einer „Entflechtung des Radverkehrs“ auf der Radfahranlage beitragen soll. Dies möge zwar nicht im Vordergrund der Überlegungen des Gesetzgebers gestanden sein, sollte bei der Prüfung des Schutzzwecks der Norm aber nicht vernachlässigt werden. Dazu genügt es festzuhalten, dass die von *Kathrein* als bedenklich empfundene Auslegung des Senats einem durch umfassende Abwägung der unterschiedlichen Interessenlagen unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit gewonnenen Ergebnis entspricht.

Von einem „Übersehen“ oder „Vernachlässigen“ gesetzgeberischer Überlegungen kann daher keine Rede sein.

[Mitverschuldensabwägung]

Dem Kl ist somit als Mitverschulden vorzuwerfen, dass er mit seinem Mountainbike nicht den Radweg benützte, sondern auf der Fahrbahn der Bundesstraße fuhr. Dieser Verstoß gegen eine Schutznorm ist entgegen der Meinung des BerG von solchem Gewicht, dass er bei der Verschuldensabwägung nicht vernachlässigt werden kann; er rechtfertigt aber auch nicht die von der beklP angestrebte Verschuldenteilung im Verhältnis 1:1, weil der einen Verstoß gegen das für die Sicherheit des Verkehrs besonders bedeutsame Überholverbot des § 16 Abs 1 lit a StVO auslösende Aufmerksamkeitsmangel des Lenkers des Kraftwagenzugs schwerer wiegt als das Fehlverhalten des Kl. Dessen Verschuldensanteil ist daher mit 1/3 zu bemessen (vgl auch 2 Ob 183/06 k).

Anmerkung:

Roma locuta, causa finita, kann man hier nur sagen. Es wäre wohl merkwürdig gewesen, wenn der OGH im Parallelprozess zu dem zu 2 Ob 183/06 k (ZVR 2007/150) schon entschiedenen Sachverhalt zu einem anderen Ergebnis gelangt wäre. Das „Wahlrecht“ nach § 68 Abs 1 StVO setzt nach der nun bestätigten Judikatur des 2. Senats voraus, dass das Fahrrad sämtliche Tatbestände der Begriffsbestimmung des § 4 Abs 1 FahrradV für Rennfahräder (Eigengewicht von maximal 12 kg, Rennlenker, äußerer Felgendurchmesser mindestens 630 mm und äußere Felgenbreite höchstens 23 mm) erfüllt. Unter einem Rennlenker ist ein „gebogener Lenker“ zu verstehen, bei dem sich der Radfahrer tief bücken muss,

um entsprechende Geschwindigkeiten zu erzielen. Ein „T-Lenker“ ist dagegen nach der vorliegenden E kein derartiger Rennlenker. Wie es sich mit anderen Lenk Konstruktionen verhält, bleibt offen. Die E scheint aber dafür zu sprechen, dass sie ebenfalls nicht als Bestandteil eines Rennrads anerkannt werden. Mehr Klarheit könnte hier wohl nur eine Präzisierung der FahrradV und deren Anpassung an die technischen Entwicklungen schaffen. Das könnte dann auch mittelbar unliebsame Zustände auf Radwegen und -anlagen, die neben Bundesstraßen verlaufen und von „Tempofahrern“ benützt werden, die nicht gerade mit einem „klassischen“ Rennrad unterwegs sind, hintanhalten.

Georg Kathrein

→ Ermittlung des bei Totalschadensabrechnung maßgeblichen Wrackwerts

§§ 305, 1323, 1332 ABGB

Im Rahmen der Totalschadensabrechnung kann der Geschädigte Ersatz nach dem gemeinen Wert verlangen; dabei ist die Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert und dem Wrackwert zu bilden. Letzterer ergibt sich aus dem Durchschnittswert bei Veräußerung an einen lokalen Gebrauchtwagenhändler.

Sachverhalt:

[Schadensfall und E des ErstG]

Am 3. 6. 2006 ereignete sich in Tirol ein Verkehrsunfall, an dem der vom Kl (ebenfalls Tirol) gehaltene Kleintransporter vom VersN des bekl Haftpflichtversicherers beschädigt wurde. Der Zeitwert des Fahrzeugs betrug € 21.840,- netto. Die beklP holte für das Fahrzeug im Internet über die Domain „www.wrackboerse.at“ verschiedene Angebote ein, wobei das Angebot der Fa S in Großbeersdorf (NÖ) bis zum 26. 7. 2006 befristet war und sich auf € 9.050,- brutto belief. Das Fahrzeug wurde jedoch nach Zugang dieses Angebots tatsächlich am 18. 9. 2006 zum Preis von € 3.700,- an die Firma A in Hall (Tirol) verkauft.

Die klP begehrte den Zuspruch von restlich € 21.997,84 sA (Wiederbeschaffungswert € 26.208,-

§ 1304 ABGB

Ein in Tirol ansässiger Geschädigter verstößt nicht gegen seine Schadensminderungspflicht, wenn er ein von einem Käufer aus Wien stammendes erheblich höheres Restwertangebot (Relation mehr als 2:1) nicht annimmt, das ihm der Haftpflichtversicherer übermittelt hat.

brutto abzgl Restwert € 4.440,- brutto + Spesen und Abschleppkosten).

Das ErstG gab dem Klagebegehren statt.

Das BerG gab der Ber der beklP, gerichtet auf Zahlung von bloß € 17.387,84 sA (samt Abweisung des Mehrbegehrens) nicht Folge

Aus den Entscheidungsgründen:

[Vorbringen der BerWerberin]

Die beklP macht geltend, dass der Kl gegen seine in § 1304 ABGB normierte Schadensminderungspflicht verstoßen habe, da er das von ihr übermittelte Restwertangebot nicht angenommen habe. Da die beklP dieses Angebot einer in Wien ansässigen Leasingfirma dem Kl bzw dessen Vertreter rechtzeitig samt Adresse und Telefonnummer zu-

ZVR 2008/126

§§ 305, 1304, 1323, 1332 ABGB

OLG Innsbruck
21. 11. 2007,
2 R 199/07 t
(LG Innsbruck
23. 8. 2007,
11 Cg 116/06 s)

Erste E zur Totalschadensabrechnung nach der Ostöffnung bzw Etablierung von Internet-Wrackbörsen.

kommen habe lassen, sei es dem Kl durchaus zumutbar gewesen, mit dieser Firma Kontakt aufzunehmen. Die Rechtsansicht des ErstG, bei der Berechnung des anrechenbaren Restwerts auf den gemeinen Wert iSd § 305 ABGB abzustellen, sei unrichtig. Der Wrackwert bestimme sich nach tatsächlich vorliegenden Angeboten; ein SV könne nur eine Untergrenze schätzen, um welche ein Wrack jedenfalls verkäuflich sei. Außerdem wäre es leicht möglich gewesen, das Fahrzeug tatsächlich reparieren zu lassen, da die Reparaturkosten unter dem Zeitwert lägen und der Kl laut eigenen Angaben über eine Kaskoversicherung verfüge.

Diese Ausführungen sind nicht geeignet, eine Änderung der E herbeizuführen.

[...]

[Kriterien zur Ermittlung des Wrackwerts]

Der Schadensausgleich (iSd § 1332 ABGB) soll dem Geschädigten Geldersatz für den positiven Schaden nach dem objektiven gemeinen Wert verschaffen; es gilt dabei, das Wertinteresse des Geschädigten zu wahren. Der zu ersetzende Schaden ergibt sich somit aus dem Vergleich des gemeinen Wertes der Sache vor der Beschädigung mit deren Wert nach der Beschädigung, dh der Betrag ergibt sich aus der Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert vor dem Unfall und dem Wrackwert (Harrer in Schwimann, ABGB³ § 1323 Rz 47 f). Der Wrackwert kann daher nicht aufgrund eines Höchstgebotes ermittelt werden, vielmehr hat der SV aus mehreren Angeboten den durchschnittlichen örtlichen Veräußerungswert zu ermitteln. Unerheblich ist daher, ob das beschädigte Fahrzeug für einen bestimmten Interessenten aufgrund besonderer Verhältnisse einen höheren als den gemeinen Wert hat (Kriegner, Wrackwertproblematik bei Kfz-Totalschäden in der Haftpflichtversicherung aus österr und deutscher Sicht, wbl 2007, 365).

Der relevante Markt für die Ermittlung des Wrackwerts bei Verkauf ergibt sich regelmäßig aus seriösen regionalen Kfz-Händlern und Werkstätten aus dem Wohngebiet des Geschädigten, da § 305 ABGB auf den Ort abstellt, wo die Sache gewöhnlich benützt wird (2 Ob 317/97 z, RdW 1998, 186). Sollte kein regionaler Markt vorhanden sein, bleibt noch die Möglichkeit, dass der SV nur eine Schätzung abgibt und der Richter gem § 273 ZPO den Wert festlegt. Angebote außerhalb der Region des Wohnortes des Geschädigten dürfen daher nicht in die Wertermittlung einbezogen werden: Wrackkäufer, die in der Wrackbörse ermittelt werden und aus der Umgebung des Wohnortes des Geschädig-

ten sind, sind aber zu berücksichtigen (Kriegner, aaO 365 ff).

[Kein Verstoß gegen die Schadensminderungspflicht]

Die volle Schadensabgeltung hat lediglich zwei Grenzen: Der Geschädigte darf durch den zu leistenden Schadenersatz nicht bereichert werden und er hat seine Schadensminderungspflicht gem § 1304 ABGB zu beachten. Was dem Geschädigten im Rahmen der Schadensminderungspflicht zumutbar ist, bestimmt sich laut stRsp nach den Interessen beider Teile und den Grundsätzen des redlichen Verkehrs; es kommt daher wesentlich auf die Umstände des Einzelfalls an (RIS-Justiz RS0027787). Die Schadensminderungspflicht bezweckt nicht, den Schädiger zu entlasten, sondern verhindert, ihn unbillig zu belasten. Der Geschädigte verstößt daher nicht gegen die Schadensminderungspflicht, wenn er ein Höchstangebot – da der Durchschnittswert maßgebend ist – oder ein Angebot eines nicht lokalen Käufers – da auf das Wohngebiet des Geschädigten abzustellen ist – ablehnt (Kriegner, aaO 365 ff).

Indem der Kl das von der beklP im Internet (www.wrackboerse.at) eingeholte Angebot für das Klagsfahrzeug bei der Fa S für einen Betrag von € 9.050,- brutto nicht annahm, verstieß er somit nicht gegen seine Schadensminderungspflicht. Er war nicht verpflichtet, das von der beklP übermittelte Angebot eines nicht lokalen Käufers anzunehmen und muss sich daher auch nicht den angebotenen Verkaufserlös von € 9.050,- anrechnen lassen.

[Schadensberechnung in casu]

Der dem Kl zu ersetzende Schaden ergibt sich aus der Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert (€ 21.840,- netto) und dem Wrackwert (€ 3.700,- netto) und beträgt daher € 18.140,- netto bzw € 21.768,- brutto. Der vom ErstG festgestellte Wrackwert in Höhe von € 3.700,- wurde nämlich von der Fa G mit Sitz in Wörgl (Tirol) im Rahmen eines PrivatGA ermittelt und vom SV, der auf den Wrackwert am heimischen Markt abstellte, bestätigt. Das Angebot des Wrackkäufers aus der Umgebung von Wien wurde daher zu Recht nicht bei der Ermittlung des Wrackwertes berücksichtigt. Im Verkauf des Klagsfahrzeugs an die Firma A in Hall zum Preis von € 3.700,- und der Unterlassung der Annahme des Angebotes der Firma S liegt kein Verstoß gegen die Schadensminderungspflicht des Kl iSd § 1304 ABGB.

derbeschaffungswert, sondern auch der Restwert ermittelt werden. Was soll sich daran seit der Ostöffnung und der Verbreitung des Internets geändert haben?

Die Antwort lautet: Die Bandbreite erzielbarer Restwerterlöse hat dramatisch zugenommen. Die Differenz zwischen dem Erlös bei Veräußerung an einen lokalen Gebrauchtwagenhändler und dem bei Veräußerung an einen spezialisierten Restwertaufkäufer, der das Wrack im Baltikum oder Moldawien veräußert, be-

Anmerkung:

Wirtschaftliche und technologische Umwälzung

Die E des OLG Innsbruck ist die erste veröffentlichte österr E zur Frage der Ermittlung des Restwertes im Rahmen der Totalschadensabrechnung seit der Ostöffnung und der Verbreitung des Internets. Bei dieser Einordnung wird man fragen, was das eine mit dem anderen zu tun hat. Totalschäden bei Kraffahrzeugen gab es schon immer; und dabei musste stets nicht nur der Wie-

trägt häufig einige hundert Prozent. Der Mehrerlös zwischen 100 und 200%, um den es in der vorliegenden E ging, war somit verhältnismäßig gering. Dass der Erwerber eine Leasinggesellschaft und kein spezialisierter Restwertaufkäufer war, ist für das strukturelle Problem ohne Bedeutung.

Der Erlös bei einem lokalen Gebrauchtwagenhändler ist deshalb meist moderat, weil dieser behauptet, dass es sich für ihn nur dann auszahle, das Wrack wieder instand zu setzen. Er müsse mit **österr. Arbeitskraftkosten** kalkulieren, die wesentlich höher liegen als jene in Osteuropa. Das trifft auch zu. Freilich werden vom österr. Gebrauchtwagenhändler aufgekaufte Wracks häufig nicht von ihm selbst repariert. Vielmehr verkauft er sie – mit einer entsprechenden Handelsspanne – an spezialisierte Restwertaufkäufer in Österreich oder direkt nach Osteuropa weiter. Dort werden für solche Wracks sehr viel höhere Preise bezahlt, weil dort nicht nur die Arbeitskraftkosten wesentlich geringer sind, sondern auch die behördlich vorgegebenen Anforderungen an die **Sicherheitsstandards** – das „Pickerl“ – tiefer liegen. Die Ostöffnung ermöglicht nunmehr den Absatz von Wracks auf diesem Markt.

Hand in Hand damit hat das **Internet** bewirkt, dass Anbieter und Nachfrager **rascher** miteinander **kommunizieren** können. Bei Einstellung des Wracks in eine Restwertbörse erhält der Anbieter innerhalb weniger Tage eine Mehrzahl von Angeboten, von denen er sich das Höchstgebot zunutze machen kann. Angebote kommen meist von auf solche Transaktionen spezialisierten Restwertaufkäufern. Der Transport der Wracks nach Osteuropa ist in den letzten Jahren viel billiger geworden. Das Rationalisierungspotenzial im Rahmen der Transportlogistik hat die Steigerung der Benzinpreise offenbar mehr als wettgemacht.

Während sich diese **faktischen Phänomene** in Deutschland und Österreich zeitgleich ereignet haben, gibt es in der deutschen Rsp schon seit 15 Jahren eine engagiert geführte Auseinandersetzung um die Ermittlung des im Rahmen der Schadensregulierung zugrunde zu legenden Restwerts (grundlegend BGH NJW 1992, 903). In Österreich war bis jetzt Ruhe an der Front (*Ch. Huber*, ÖJZ 2005, 211, 218 f). Nunmehr gibt es Anzeichen, dass der Streit auch hier zu eskalieren droht.

Der Interessenkonflikt

Der **Geschädigte** ist zumeist **unbedarft**. Er kommt womöglich nur einmal im Leben in die Situation, ein schwer beschädigtes Fahrzeug bestmöglich zu veräußern. Sein erster Ansprechpartner ist der regionale Gebrauchtwagenhändler, bei dem er auch sonst seine Fahrzeuge erwirbt und reparieren lässt. Wenn der Geschädigte – bzw. das am Ankauf interessierte Autohaus – besonders vorsichtig ist, wird ein Sachverständiger eingeschaltet, der den **Durchschnittswert** auf dem **regionalen Markt** schätzt. Dass man für ein solches Wrack auch sehr viel mehr bekommen kann, würde ein solcher Geschädigter kaum für möglich halten. Da seine Mühewaltung im Zuge der Schadensregulierung finanziell nicht abgegolten wird, müssen sich seine dies-

bezüglichen Anstrengungen auch in Grenzen halten. Man kann von ihm nicht verlangen, Marktforschung zu betreiben, ganz abgesehen davon, dass er zu der vom Haftpflichtversicherer benutzten Wrackbörse womöglich gar keinen Zugang hat.

Ganz anders ist die Haltung des einstandspflichtigen **Haftpflichtversicherers**. Er weiß um das **Einsparungspotenzial** Bescheid. Er ist bereit, das Fahrzeug – auf seine Kosten – gegen eine geringfügige Gebühr in (s)eine Restwertbörse einzustellen. Dann soll der Geschädigte aber auch mit dem daraus ermittelten Höchstbieter abschließen. Jedenfalls soll sich der Geschädigte gefallen lassen, dass dieser Wert der Schadensregulierung zugrunde gelegt wird. Der Haftpflichtversicherer verweist – durchaus zu Recht – darauf, dass es für den Geschädigten gleichgültig ist, ob für das Wrack ein geringer oder ein hoher Preis erzielt wird, solange dieser den Wiederbeschaffungswert für das unbeschädigte Fahrzeug erhält.

Es mag sein, dass es der **Gebrauchtwagenhändler** gerne sieht, wenn er das Fahrzeug zu einem **Schnäppchenpreis** erwerben kann, weil er aus der Handelsspanne bei der Weiterveräußerung einen Deckungsbeitrag für sein in diesen Zeiten meist ohnehin nicht florierendes Unternehmen erwirtschaften kann. Allein, im Schadenersatzrecht geht es nur um die Interessen von Geschädigtem und Ersatzpflichtigem; das Schadenersatzrecht wäre überfordert, müsste auch noch die Subventionierung einer möglicherweise derzeit notleidenden Branche, nämlich der Autohäuser, mitbedacht werden.

Der Lösungsweg in Deutschland

Gerade das Schadenersatzrecht ist in hohem Maße Richterrecht. Durch die jeweiligen Gesetzesnormen lässt sich ein bestimmtes Ergebnis für die jeweilige Konfliktlösung selten ableiten. Deshalb mag ein Blick auf die deutsche Rechtslage aufschlussreich sein (dazu *Ch. Huber*, DAR 2002, 337 ff, 385 ff): Ausgangspunkt für die Abrechnung ist der vom Sachverständigen ermittelte Wert auf dem regionalen Markt, somit der durchschnittliche Veräußerungserlös an einen regionalen Händler. Anders ist es freilich, wenn es dem Haftpflichtversicherer gelingt, dem Geschädigten vor dessen Disposition über das Wrack eine **höhere Gegenofferte** auf dem Silbertablett zu unterbreiten, sodass dieser nur noch beim namhaft gemachten Käufer anrufen muss, worauf dieser bereit ist, das Wrack gegen Barzahlung abzuholen. Dann muss sich der Geschädigte auf den sich daraus ergebenden höheren Verwertungserlös verweisen lassen. IdR kommt der Haftpflichtversicherer zu spät, weil der Sachverständige – auf Vermittlung des Gebrauchtwagenhändlers – vom Geschädigten bestellt wird und der Geschädigte für berechtigt angesehen wird, ohne Benachrichtigung des Haftpflichtversicherers das Wrack zu dem vom Sachverständigen geschätzten – geringeren – Restwert zu veräußern.

Die Entscheidung des OLG Innsbruck

Das OLG Innsbruck hat nun trotz Verständigung des Geschädigten über einen signifikant höheren Veräuße-

rungserlös vor dessen Disposition diesem zugewilligt, das Fahrzeug an den regionalen Gebrauchtwagenhändler zu veräußern und diesen Wert der Schadensregulierung auch zugrunde zu legen. Es hat dafür die objektiv-abstrakte Schadensberechnung bemüht und einen Verstoß gegen die Schadensminderungspflicht abgelehnt. Die Begründung folgt dabei *Kriegner* (wbl 2007, 365 ff), der sich bisher als Einziger in einem Spezialaufsatz mit dieser Thematik beschäftigt hat. Die durchaus nachvollziehbare Intention nach einem ausreichenden Schutz des Geschädigten ist aber einerseits an dieser Stelle überschießend, andererseits dadurch aber nicht ausreichend, wie sogleich darzulegen sein wird. Sowohl *Kriegner* als auch das OLG Innsbruck stützen sich auf die objektiv-abstrakte Schadensberechnung, nach der es auf die **durchschnittlichen Verhältnisse am Ort des Geschädigten** ankommt. Das mit dieser Krücke erzielte Ergebnis erscheint insb bei Verneinung eines Verstoßes gegen die Schadensminderungspflicht aber nicht interessengerecht.

Die maßgeblichen dogmatischen Kategorien

Ehe das Problem der Totalschadensabrechnung sich stellt, ist zu prüfen, ob der Geschädigte das Fahrzeug reparieren lassen will und dazu auf Kosten des Ersatzpflichtigen berechtigt ist. Auch dafür ist der Wiederbeschaffungswert die maßgebliche Bezugsgröße. Während in Deutschland eine Reparatur bis 130% des Wiederbeschaffungswerts auf Kosten des Ersatzpflichtigen gebilligt wird (BGHZ 115, 364 = NJW 1992, 305), zieht der OGH die Grenze bei ca 110% (OGH ZVR 2008/45, 116 mit Besprechungsaufsatz *Ch. Huber*, ZVR 2008, 92 ff). Eine **moderate Anhebung** auf das **deutsche Niveau** wäre mE durchaus erwägenswert, weil das Integritätsinteresse des Geschädigten am Behalten seines Fahrzeugs namentlich bei älteren Fahrzeugen durchaus schützenswert ist. Am Markt kann er nämlich mit dem geschätzten Wiederbeschaffungswert kein so gepflegtes Fahrzeug mehr erwerben, wie es seines – vor dem Unfall – war. Eine besonders hohe Schätzung des Wrackwerts, insb wenn dieser über dem Wiederbeschaffungswert des unbeschädigten Fahrzeugs liegt, ist

häufig ein Indiz, dass der Wiederbeschaffungswert zu gering geschätzt wurde.

Entscheidet sich der Geschädigte aber für eine Ersatzbeschaffung, ist sicherzustellen, dass sich seine **Mühe** bei der Verwertung des Wracks in **engen Grenzen** hält. Wie nach der deutschen Rsp ist zu verlangen, dass dem Geschädigten vom Ersatzpflichtigen ein Offert auf dem Silbertablett präsentiert wird. Dieses muss Name, Anschrift, Telefonnummer und Bindungsdauer enthalten. Der Geschädigte darf nur noch ein einziges Telefonat führen müssen. Womöglich hat im Sachverhalt der E des OLG Innsbruck der Haftpflichtversicherer nicht erwähnt, dass der Käufer das Wrack auch **abhole** und dabei **bar bezahle**. Hätte ein solcher Hinweis gefehlt, hätte sich auch nach deutschem Recht der Geschädigte nicht auf ein solches Angebot verweisen lassen müssen.

Ist das aber alles erfüllt, ist mE nicht einzusehen, warum der Geschädigte sehenden Auges zu Lasten des Haftpflichtversicherers und zugunsten des – womöglich befreundeten, jedenfalls aber vertrauten – Autohauses disponieren können sollte. Dass ein Tiroler sich nicht mit einem Wiener abgeben muss, ist jedenfalls in einer **globalisierten Welt** lächerlich. Wie ist dieses allein sachgerechte Ergebnis aber dogmatisch zu begründen?

Das Abstellen auf den Durchschnittswert im Rahmen der objektiv-abstrakten Schadensberechnung mag sachgerecht sein. Bei zeitnaher Aufklärung über den höheren Verwertungserlös nach der Schadensmeldung bzw außergerichtlichen Anspruchserhebung und der Abnahme weiterer Mühehaltung des Geschädigten mit Ausnahme eines einzigen Telefonats, ist mE nicht einzusehen, weshalb sich der Geschädigte partout darüber hinwegsetzen können sollte. Das Abstellen auf die Interessen **beider** Teile und die Grundsätze des **redlichen Verkehrs** führen im konkreten Fall mE zu einem gegenteiligen Judiz als dem des OLG Innsbruck.

Christian Huber, RWTH Aachen

ZVR 2008/127

§ 1295 ABGB

OLG Wien
21. 6. 2007,
15 R 2/07k
(LG Korneuburg
9. 10. 2006,
4 Cg 196/05 x).

→ Keine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht beim Gießen einer Hecke

§ 1295 ABGB

Einen Gartenbesitzer, der seine Hecke so gießt, dass Wasser auf die angrenzende Fahrbahn rinnt, trifft kein Verschulden, wenn auf der Fahrbahn ein

Mopedfahrer wegen eines zu geringen Tiefenabstands auf ein vor ihm wegen des Wassers angehaltenes Mofa auffährt.

Sachverhalt:

Der Kl verletzte sich als Mopedfahrer schwer bei einem Verkehrsunfall. Er war mit seinem Kfz auf das Mofa seines vor ihm fahrenden Freundes Gerald F aufgefahren. Gerald F hatte angehalten, weil vom Grundstück des Bekl, der seine Hecke goss, Wasser auf die Fahrbahn spritzte.

Das Schadenersatzbegehren des Kl wurde in beiden Instanzen abgewiesen.

Aus den Entscheidungsgründen:

Die Rechtsrüge des Kl beanstandet, dass das ErstG es nicht als Verschulden des Bekl angenommen habe, dass dieser auf die Straße gespritzt hat, obwohl es das vom Bekl gesetzte Verhalten als Reaktionsanlass für einen Verkehrsteilnehmer anerkenne. Auch wenn F eine übermäßige Angstreaktion gesetzt habe, könne dieses Verhalten dem Kl gegenüber nicht „aufgerechnet“ werden und hafte der Bekl dem Kl gegenüber „voll“.

BerG OLG Wien schränkt Verkehrssicherungspflichten auf vernünftiges Maß ein.