

pfllichtversicherung und allgemeiner Haftpflichtversicherung, VR 2009 H 11, 16 [20 f]).

Im vorliegenden Fall befand sich der Elektrohustapler in fahrzeugtypischer Vorwärtsbewegung, als er gegen das Hochregal stieß. Ein dem Ausnahmetatbestand des § 6 Abs 3 VOEG zu unterstellender Sachverhalt liegt unter diesen Umständen nicht vor. Das Fahrzeug war weder als ortsgebundene Kraftquelle im Einsatz, noch wurde es für „ähnliche Zwecke“ verwendet. Verwirklicht hat sich vielmehr das mit der Verwendung eines Fahrzeugs ganz allgemein verbundene Verkehrsrisiko.

Aus dem Umstand, dass das Fahrzeug nicht mit Rädern, sondern mit Rollen ausgestattet war, ist für die beklP nichts gewonnen. Auch ein Sonder-Kfz (gem § 2 Abs 1 Z 23 KFG ein Kfz, das nicht ausschließlich auf Rädern läuft) fällt unter § 1 Abs 2 lit b KFG, wobei die Bestimmungen des KFG gem dessen § 1 Abs 3 sinngemäß anzuwenden sind (vgl 2 Ob 142/01 y).

Verfassungsrechtliche Bedenken bestehen nicht. Der Gesetzgeber hat mit der Schaffung des § 6 VOEG, der dem erweiterten Schutz von Verkehrsoffern dienen soll, iSder vorstehenden Ausführungen EU-rechtliche Vorgaben konsequent umgesetzt.

[Haftung aus Verschulden – kein Mitverschulden der Kl]

Es entsprach stRsp zum VerkOG, dass ein auf dieses Gesetz gegründeter Anspruch – von den ausdrücklich an-

geordneten Ausnahmen abgesehen – inhaltlich jenem gleicht, der gegen einen versicherungspflichtigen bzw haftpflichtversicherten Schädiger bestehen würde (2 Ob 283/06 s mwN; RIS-Justiz RS0029484). Dies hat auch für das VOEG zu gelten (vgl 7 Ob 48/11 a; *Kathrein*, aaO 246). Maßgeblich ist daher, ob der Schadenersatzanspruch der Kl nach den Grundsätzen der Verschuldens- oder Gefährdungshaftung zu Recht besteht (2 Ob 283/06 s).

Die Anwendung des EKHG kommt hier schon wegen der zu geringen Bauartgeschwindigkeit des Elektrohustaplers nicht in Betracht. Es bliebe daher zu prüfen, ob der Schaden der Kl schuldhaft und adäquat (vgl 2 Ob 107/10 i) verursacht worden ist. Dass aber der Schaden der Kl mit dem Anprall des Fahrzeugs am Hochregal in einem adäquat ursächlichen Zusammenhang steht, wird von der beklP in der Rev zu Recht nicht mehr in Frage gestellt. Sie geht in ihrem RM ferner ausdrücklich von einer „fahrlässigen Nachlässigkeit beider Beteiligten“, also jedenfalls auch einer solchen der Fahrzeuglenkerin aus. Auf deren Verschulden hat sich auch die Kl gestützt. Im vorliegenden Rechtsstreit ist demnach das Verschulden der Lenkerin als zwischen den Streitparteien unstrittig anzusehen.

Aus den Feststellungen ergibt sich kein ausreichender Anhaltspunkt für die Annahme, dass der Kl die Gefahr hätte bewusst sein müssen. Ein Mitverschulden wurde von den Vorinstanzen demnach zutreffend verneint.

aus Arbeitsunfällen nicht die geeignete Anspruchsgrundlage darstelle, wenn es um Unfälle in abgesperrtem Fabriksgelände zwischen in den Arbeitsbetrieb des AG eingebundenen Personen gehe. Hier sei primär die Fürsorgepflicht des AG, allenfalls gekoppelt mit Leistungen aus einer Betriebshaftpflichtversicherung und der allg Unfallversicherung, angesprochen. Ob diese Einschränkung nun dem Schutzzweck der RL entspricht, bleibt offen, das wird letztlich vom EuGH zu entscheiden sein.

Georg Kathrein

Praxistipp:

Siehe nunmehr § 6 Abs 3 Z 2 VOEG idF des VersRÄG 2013, BGBl I 2013/12: Demnach ist der Geschädigte nicht nach § 6 Abs 1 vom Fachverband zu entschädigen, wenn der Schaden durch einen Unfall von in § 1 Abs 2 lit a und b KFG angeführten Fahrzeugen im geschlossenen Bereich zwischen in den Arbeitsbetrieb eingebundenen Personen herbeigeführt wird. Die Erläuterung 2005 BgNR 24. GP 9 sprechen davon, dass das VOEG für die Geltendmachung von Entschädigungsansprüchen

ZVR 2014/8

Art 1, 23 Z 3,
Art 25 CMR;
§ 439 a Abs 1
UGB;
§ 1323 ABGB

OGH 19. 12. 2012,
7 Ob 174/12 g
(OLG Linz
17. 7. 2012,
1 R 34/12 v;
LG Salzburg
30. 11. 2011,
2 Cg 156/09 d)

→ Keine Anwendung der CMR bei Überführung von Fahrzeugen auf eigenen Rädern; Versagung der Vorteilsausgleichung

Art 1, 23 Z 3, Art 25 CMR; § 439 a Abs 1 UGB

→ Die CMR mitsamt den betraglichen Haftungsbeschränkungen gem Art 23 Z 3, Art 25 CMR findet auf Transporte von Fahrzeugen mit eigenen Rädern nicht statt (hier: Hebebühnentransport auf speziellem Multifunktionsfahrzeug).

→ Mit § 439 a HGB (nunmehr UGB) wurde allein die Beförderung im Straßengüterverkehr für innerösterreichische Transporte, nicht jedoch die Haftung der Frachtführer schlechthin – also nicht auch dann, wenn gar

keine Beförderung von Gütern auf der Straße erfolgt – den Regeln der CMR unterstellt.

§ 1323 ABGB

Leistet der Auftraggeber dem Eigentümer Ersatz durch Vermietung eines Ersatzfahrzeugs, muss sich der Auftraggeber beim Schadenersatzanspruch gegen den Transporteur den bei der Vermietung erzielten Gewinn wegen fehlender sachlicher Kongruenz nicht als Vorteil anrechnen lassen.

Sachverhalt:

[Unfallhergang]

Die Kl beauftragte die bekl mit der Überstellung einer „H-Arbeitsbühne“ samt dem (auf die NI auf Seiten der Kl zugelassenen) Multifunktionsfahrzeug „M“ von Graz nach Wien. Im Zug dieses Transports fuhr der NI auf Seiten

der bekl, ihr damaliger DN, in eine (mit einem Fahrverbot für über 3 m hohe Fahrzeuge gekennzeichnete) Eisenbahnunterführung ein. Da die Gesamthöhe des Fahrzeugs die Durchfahrthöhe der Unterführung überstieg, prallte der Arm der Hubarbeitsbühne gegen die Anpralltraverse der Unterführung. Die Kollision verursachte Totalschä-

den sowohl am Fahrzeug als auch an der Arbeitsbühne, die über kein eigenes Fahrgestell verfügte und eine Erweiterung des Fahrzeugs für bestimmte Arbeitseinsätze darstellte. Sie war (obwohl grundsätzlich abtrennbar) dauerhaft mit dem Multifunktionsfahrzeug verbunden.

[Klagebegehren]

Die Kl beehrte nach Zahlung des Fahrzeugschadens von € 78.000,- restliche € 104.987,52 sA, da sie ihrer NI die für Ersatzbeschaffung anfallenden Kosten – auch für Ersatzfahrzeuge (Mietfahrzeuge) – habe ersetzen müssen.

[Einwendungen der Bekl]

Die Bekl beantragte Klagsabweisung und wendete ein, auf den vorliegenden Fall seien die Haftungsbegrenzungen nach Art 23 Z 3 CMR (maximale Entschädigung [nach dem Gewicht der beschädigten Teile]: € 23.700,23 abzgl Restwert) anzuwenden. Art 23 CMR regle die Haftung des Frachtführers abschließend. Weitergehende Ansprüche (wie zB ein Ersatz für Mietfahrzeuge) seien ausgeschlossen. Da die Kl der NI ein Ersatzfahrzeug vermietet und verkauft habe, müsse sie sich den dadurch erlangten Gewinn als Vorteilsausgleich anrechnen lassen.

[Entscheidung der Unterinstanzen]

Das ErstG gab dem Klagebegehren im Umfang von € 91.355,67 sA statt und wies das Mehrbegehren (unbekämpft) ab.

Das BerG gab der Ber der Bekl tw Folge, wies das Klagebegehren im Umfang von weiteren € 5.303,57 sA ab und bestätigte im Übrigen (Zuspruch von € 86.052,10 sA) das ErstU.

Die Bekl gestehe die erstgerichtl Rechtsansicht als richtig zu, wonach die Überführung von Fahrzeugen auf eigenen Rädern nach Art 1 CMR mangels Beförderung von Gütern nicht in den Anwendungsbereich dieses Übk falle. Entgegen der Ansicht der Bekl setze aber auch § 439 a Abs 1 UGB, der die Anwendung konkreter Bestimmungen der CMR bei Beförderungen im Inland regle, die Beförderung von Gütern iSd Art 1 CMR voraus. Würden – wie hier – keine Güter befördert, seien die Haftungsbeschränkungen der Art 23 und 25 CMR auch nicht nach § 439 a UGB anwendbar. Auch die Ausführungen zur Gewinnanrechnung seien nicht zu teilen, weil sie von einem falschen Ansatz ausgingen. Zu ermitteln sei zunächst der der NI auf Seite der Kl entstandene Schaden, also die notwendigen Kosten der NI für die Beschaffung des Ersatzfahrzeugs, die auch eine allfällige Gewinnspanne eines Vermieters oder Verkäufers enthielten. Hätte die NI das Ersatzfahrzeug bei einem anderen Händler gemietet oder gekauft, wäre ein allfälliger Gewinn bei einem anderen Händler aufgeschlagen worden und von der NI im Rahmen des angemessenen Entgelts zu bezahlen gewesen. Auch dadurch wäre die NI und damit auch die Kl mit diesen Kosten belastet worden. Die Bekl sei daher nicht deshalb schlechter gestellt, weil die NI das Ersatzfahrzeug bei der Kl angemietet und gekauft habe. Feststellungen über allfällige Gewinne der Kl seien entbehrlich. Wegen fehlender erstgerichtl Feststellungen zur Höhe der Eigensparnis der NI während der Anmietung des Ersatzfahrzeugs sei diese Ersparnis – statt eines ergänzenden aufwendigen

Beweisverfahrens – nach freier richterlicher Überzeugung vom BerG wie folgt zu schätzen: Die NI habe sich während der Dauer der Anmietung des Ersatzfahrzeugs durch die Schonung des eigenen Fahrzeugs 10% der festgestellten Mietkosten erspart; dies ergebe ausgehend von den gerechtfertigten Mietkosten für das Multifunktionsfahrzeug (€ 23.520,-) und für Ersatzarbeitsbühnen (€ 29.515,67) von insgesamt € 53.035,67 einen Betrag von € 5.303,57, den sich die NI (und damit auch die Kl) als Vorteilsausgleich von Mietkosten anrechnen lassen müsse. Die Klagsstattgebung sei daher um diesen Betrag zu reduzieren.

Der OGH gab der aoRev der beklP nicht Folge.

Erstmalige Äußerung des OGH zur (Nicht-)Anwendung der CMR auf Überführung von Fahrzeugen auf eigenen Rädern.

Aus den Entscheidungsgründen:

[Übernahme der Begründung des BerG gem § 510 Abs 3 ZPO]

Die Rev ist – weil die Frage, ob die Anwendbarkeit der CMR nach § 439 a UGB auch eine Überführung von Fahrzeugen auf eigenen Rädern umfasst, bisher noch nicht beantwortet wurde – zulässig; sie ist aber nicht berechtigt. Die RevAusführungen der Bekl sind nicht stichhältig, die damit bekämpfte (zusammengefasst wiedergegebene) Begründung der angefochtenen Entscheidung ist hingegen in allen Streitpunkten – sowohl im Ergebnis als auch in der methodischen Ableitung – zutr. Gem § 510 Abs 3 Satz 2 ZPO reicht es daher aus, auf die Richtigkeit der Ausführungen des Gerichts zweiter Instanz hinzuweisen und lediglich zu den Einwänden der RevWerberin wie folgt Stellung zu nehmen.

[Vom OGH zu behandelnde Fragen]

Gegenstand der Rev sind die Fragen, ob

1. § 439 a UGB nur für Beförderungsverträge iSd Art 1 CMR gilt oder für sämtliche Frachtverträge iSd § 425 UGB, worunter auch die Überführung von Fahrzeugen auf eigenen Rädern fielen;

2. Art 23 Abs 4 CMR eine abschließende Regelung darstellt, sodass Sachfolgeschäden (wie zB Kosten einer Ersatzbeschaffung oder etwa Mietkosten während der Zeit der Ersatzbeschaffung oder Schadensbeseitigungskosten oder Schadensabwicklungskosten) nicht zu ersetzen sind;

3. die Beurteilung der groben Fahrlässigkeit einer Korrektur bedarf;

4. sich die Kl Gewinne, die sie durch Vermietung und Verkauf des Ersatzfahrzeugs und der Ersatzarbeitsbühne an die auf ihrer Seite beigetretene NI erzielt hat, im Rahmen des Vorteilsausgleichs anrechnen lassen muss.

Dazu wurde erwogen:

[Überführung auf eigenen Rädern nicht von der CMR erfasst]

Vorzustellen ist, dass die Bekl in ihrer Rev gar nicht bestrittet, dass Hebebühne und Fahrzeug eine Einheit bildeten und ein Transport auf eigenen Rädern (aus eigener Kraft) vorlag. Nach einhelliger (deutscher) Lehre und der dort zit deutschen stRsp fällt die Überführung auf eigenen Rädern und aus eigener Kraft nicht in den Anwendungsbereich der CMR (*Ferrari in Ferrari/Kieninger/Mankowski*, Internationales Vertragsrecht [2012] Art 1

CMR Rz 14; *Jesser-Huß* in MüKo HGB VII Art 1 CMR Rz 15; *Helm* in Großkomm HGB⁴ Anh VI § 452 Art 1 CMR Rz 37). Auch dies zieht die Rev nicht in Zweifel. Sie hält jedoch weiter daran fest, die Bestimmungen der CMR über die Haftung des Frachtführers seien nach § 439 a Abs 1 UGB auf Frachtverträge auch dann anzuwenden, wenn idS (weil Transportgut und Transportmittel zusammenfallen) gar keine Beförderung von Gütern auf der Straße erfolgt.

[Keine Geltung der CMR für alle innerstaatlichen Frachtverträge]

Im Vorblatt der RV zum 1990 eingeführten § 439 a HGB (nunmehr UGB) wird zu dieser Frage nicht ausdrücklich Stellung genommen. Als Ziel der Neufassung des innerösterreich Transportrechts wird dort aber nicht nur die Berücksichtigung der CMR genannt, sondern – ausdrücklich – auch festgehalten, dass dadurch „die Rechtsvereinheitlichung zwischen grenzüberschreitenden und rein innerstaatlichen Straßengütertransporten erreicht“ werden soll (ErläutRV 1234 BlgNR 17. GP 2). In den Erläut wird weiter ausgeführt, es sollten grundsätzlich „dieselben Bestimmungen“ zur Anwendung kommen, weshalb der neue § 439 a einen Großteil des materiellen Inhalts des CMR auch auf „nationale Güterbeförderungen“ für anwendbar erkläre (ErläutRV 1234 BlgNR 17. GP 3). Dass § 439 a UGB nach dieser klar dokumentierten Intention des Gesetzgebers auszulegen ist, wonach das „Regelungsbedürfnis“ zur Einführung des § 439 a HGB (nunmehr UGB) ausdrücklich mit dem Fehlen zwingender Vorschriften für das Frachtgeschäft „im rein innerösterreich Straßengüterverkehr“ begründet wird (ErläutRV 1234 BlgNR 17. GP 3), hat der OGH bereits in den E 7 Ob 98/10 b und 7 Ob 145/10 i bekräftigt: Entgegen der Ansicht der Bkl wurde mit § 439 a HGB (nunmehr UGB) daher allein die Beförderung im Straßengüterverkehr für innerösterreich Transporte, nicht jedoch die Haftung der Frachtführer schlechthin – also nicht auch dann, wenn gar keine Beförderung von Gütern auf der Straße erfolgt – den Regeln der CMR unterstellt.

IdS wird zur deutschen Rechtslage ebenfalls die Auffassung vertreten, dass die Überführung von Fahrzeugen auf eigenen Rädern zwar ein Frachtvertrag ist, allerdings nicht unter die CMR fällt (*Helm*, Großkommentar HGB⁴ § 425 Rz 84). Von der dargelegten – hier maßgebenden – (auf eine Angleichung des innerstaatlichen an den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr gerichteten) Intention des österreich Gesetzgebers ausgehend, besteht daher kein Anlass, die zur CMR entwickelten Grundsätze beim Transport auf eigenen Rädern nicht in gleicher Weise für § 439 a UGB zu übernehmen; ist doch die Formulierung „entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen“ in Art 1 CMR und § 439 a UGB völlig ident. Nur eine solche Beförderung wird von § 439 a UGB erfasst (*Csoklich* in *Jabornegg/Artmann*, Kommentar zum UGB I² § 439 a Rz 3, 4, 6, 10).

[Keine Berufung der Bkl auf Haftungsbeschränkungen der CMR]

Die Bkl kann sich auf die Verweisung des § 439 a UGB und auf die Haftungsbeschränkungen der CMR somit nicht berufen. Demgemäß stellt sich die zweite in der

Rev angesprochene Frage (zur Haftungsbeschränkung nach Art 23 CMR für Güterfolgeschäden: *Thume* in *Thume*, Kommentar zur CMR² Art 23 Rn 39; vgl auch RIS-Justiz RS0111759; RS0111758; RS0073928; RS0073904; RS0073933; RS0073927) hier gar nicht; und auch der dritten – wohl im Hinblick auf Art 29 CMR – geltend gemachten Fragestellung (zum Grad des ihr zurechenbaren Verschuldens) fehlt entscheidungswesentliche Bedeutung. Davon abgesehen ist die Beurteilung des Verschuldensgrads im Einzelfall ohnehin nicht zu beanstanden.

[Vorteilsanrechnung]

Gleiches gilt auch für die Frage, ob sich die Kl einen (durch die Vermietung und den Verkauf des Ersatzfahrzeugs und der Ersatzarbeitsbühne an die auf ihrer Seite beigetretene NI) erzielten Gewinn im Rahmen des Vorteilsausgleichs anrechnen lassen muss.

[Keine Anrechnung freiwilliger Leistungen]

Nach hA hat die Anrechnung eines Vorteils dem Zweck des Schadenersatzes zu entsprechen und soll nicht zu einer unbilligen Entlastung des Schädigers führen. Es ist also nicht schlechthin jeder Vorteil anzurechnen, der dem Geschädigten aus dem vom Schädiger verursachten Ereignis zufließt, sondern es kommt auf die ganz besondere Art des erlangten Vorteils und den Zweck der Leistung des Dritten an. IdS sind zB freiwillige Zuwendungen von dritter Seite, die zu dem Zweck gemacht werden, dem Geschädigten eine erste Hilfe zuteil werden zu lassen, das Unglück, das ihn betroffen hat, zu mildern oder ihm – etwa im Fall einer Sammlung unter Arbeitskollegen – Solidarität zu bezeugen, nicht anzurechnen (RIS-Justiz RS0023600).

[Ersparnis durch die Nichterbringung eigener Leistungen sowie zeitliche und sachliche Kongruenz]

Die Kl müsste sich unter dem Gesichtspunkt des Vorteilsausgleichs anrechnen lassen, was sie sich durch Nichterbringung ihrer eigenen Leistung erspart hat; so etwa die Zahlung von Kapitalbeschaffungsgebühren, Zinsen und Spesen für den aufzunehmenden Kredit, weiters jenen Vorteil, der sich aus der zinsbringenden Anlegung eines rücküberwiesenen Betrags ergibt (RIS-Justiz RS0022692). Voraussetzung für eine Vorteilsausgleichung ist die Kausalität des haftbar machenden Ereignisses für den Nachteil und einen entstandenen Vorteil (RIS-Justiz RS0118820). Der anzurechnende Vorteil hat ebenso wie der entsprechend zu kürzende Schadenersatzanspruch äquivalent-kausal und nach dem Grundsatz der Korrespondenz oder Kongruenz von Vor- und Nachteilen sachlich und zeitlich kongruent zu sein (RIS-Justiz RS0114259 [T 1]). Ein Vorteil ist die für den Geschädigten günstige Veränderung, die sich beim Vergleich der Lage nach vollzogener, allein die nachteiligen Veränderungen erfassender Ersatzleistung mit der Lage, wie sie ohne das schädigende Ereignis bestünde, ergibt. Ein durch den zum Ersatz verpflichtenden Umstand bedingter Vorteil ist auszugleichen, wenn er eine Förderung des verletzten Rechtsguts oder der verletzten Vertragspflicht bedeutet (RIS-Justiz RS0022826); in Betracht kommt allerdings nur die Be-

rücksichtigung von Vorteilen gegenüber sachlich und zeitlich kongruenten Schadenersatzansprüchen (RIS-Justiz RS0022826 [T 2, T 3, T 4]).

[Ablehnung der Vorteilsausgleichung wegen fehlender Kongruenz]

Nach diesen Grundsätzen hat die Kl hier gar keinen solchen (unmittelbaren) Vorteil durch Zuwendung eines Dritten, um den Schaden zu mildern, erlangt: Erzielt

hat sie vielmehr einen Gewinn aufgrund eigener vertraglicher Vereinbarungen und von ihr erbrachter Ge-
genleistungen. Die Beurteilung, dass der Gewinn aus der Vermietung und dem Verkauf vom Ersatzgeräten keinen „Vorteil“ darstellt, der auszugleichen wäre, ist daher – schon im Hinblick auf die zu verneinende Kongruenz – nicht zu beanstanden.

Der Rev kommt daher insgesamt keine Berechtigung zu.

Anmerkung:

1. Der OGH hatte das erste Mal Gelegenheit, sich dazu zu äußern, dass § 439 a UGB lediglich dazu führt, dass die CMR – mitsamt ihren Haftungsbeschränkungen – nur auf solche Transporte anzuwenden ist, die bei einem grenzüberschreitenden Transport der CMR unterliegen würden. Für die Überstellung von Fahrzeugen mitsamt Aufbauten gilt sie nicht.

2. Zudem beschäftigt den OGH die Frage der Vorteilsausgleichung, die er im Ergebnis richtig löst. Der Verweis auf die Nichtanrechnung freiwilliger Leistungen hat mit dem zu beurteilenden Sachverhalt indes nichts zu tun. Und auch die Bezugnahme auf die Kongruenz erscheint nicht überzeugend.

3. Im Kern geht es darum, dass der Vertragspartner des Transporteurs im Wege der Drittschadensliquidation den Schaden des Eigentümers geltend macht, nämlich dessen Eigentumsbeeinträchtigung und die daraus resultierenden Folgeschäden. Da durch das Auseinanderfallen der Person, die an ihrem Eigentum geschädigt wurde, und dem Vertragspartner des Transporteurs penibel darauf zu achten ist, dass es zu keiner Doppelliquidation oder Schadensverdopplung kommt, also bloß der unmittelbare Schaden ersatzfähig ist, muss dies spiegelbildlich auch für die Vorteilsausgleichung gelten. Das hat zur Folge, dass der Gewinn, den der Vertragspartner des Transporteurs aus der Vermietung erzielt, nicht als Vorteil anzurechnen ist.

4. Anzurechnen ist aber der Vorteil des Eigentümers daraus, dass seine Sache während der Mietzeit nicht weiter abgenutzt wird. Das BerG nimmt – ohne Eingehen des OGH auf diese Frage – an, dass pauschal 10% der Mietwagenkosten, in concreto € 5.303,57, angerechnet werden. Das erscheint – auch nach § 273 ZPO – zu hoch. Der Vorteil der Nichtbenutzbarkeit eines eigenen Fahrzeugs wegen Bereitstellung eines Mietautos liegt darin, dass die gebrauchsbabhängige Abnutzung entfällt. Die zeitabhängige Abnutzung schreitet indessen voran. Es ist nun wenig wahrscheinlich, dass ein Fahrzeug am Ende der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer nur deshalb für € 5.000,- mehr verkauft werden kann, weil es während einer bestimmten Phase nicht benutzt worden ist, ganz abgesehen davon, dass der künftige Mehrerlös abzuzinsen wäre. Nicht angebracht ist eine schematische proportionale Betrachtung; vielmehr geht es um eine „aufgedrängte Bereicherung“ beim Geschädigten, die nach den Auswirkungen in dessen Vermögenssphäre subjektiv-konkret zu ermitteln ist. Und eine solche Ermittlung ergibt häufig, dass der künftige Veräußerungserlös in erster Linie vom Alter abhängt und nur marginal davon, ob mit dem Fahrzeug 102.000 oder 104.000 km zurückgelegt worden sind.

*Christian Huber,
RWTH Aachen*

→ Keine Passivlegitimation des Regulierungsvertreters; Verschuldensbeurteilung bei Unfall mit Straßenbauarbeiter auf Autobahn

§ 46 Abs 4 lit f, § 50 Z 16 StVO; §§ 1304, 1325 ABGB

Einem Straßendienstmitarbeiter, der bei Erhaltungsarbeiten auf der Autobahn von einem Kfz erfasst wird, ist es nicht als Mitverschulden anzulasten, dass er die Arbeiten hinter seinem mit Warneinrichtungen versehenen Arbeitsfahrzeug durchgeführt hat, anstelle das Fahrzeug (zufolge der Ausnahmebestimmung des § 46 Abs 4 lit f StVO erlaubtermaßen) zurückzufahren und in dessen Schutz vor diesem zu arbeiten.

Sachverhalt: [Unfallbeteiligte]

Am 13. 7. 2009 gegen 16.15 Uhr ereignete sich auf der Tauernautobahn auf dem Beschleunigungsstreifen der Autobahnauffahrt ein Verkehrsunfall, an dem der Kl, der mit Markierungsarbeiten auf der

§ 12 a VAG; § 31 KHVG; Art 12 a RL 88/357/EWG idF RL 90/618/EWG

Ebenso wie der Schadensregulierungsbeauftragte iSd § 12 a VAG (2 Ob 216/07 i) ist auch der österr Schadensregulierungsvertreter iSd § 31 KHVG eines im Ausland situierten Kfz-Haftpflichtversicherers lediglich Vertreter dieses VersUnternehmens und kann deshalb vom Geschädigten nicht als zusätzliche haftpflichtige Person in Anspruch genommen werden.

Autobahn beschäftigt war, und der Erstbkl als Lenker eines von einer irischen Versicherung haftpflichtversicherten Kleintransporters beteiligt waren. Die Zweitbkl ist der inländische Schadensregulierungsvertreter der Haftpflichtversicherung gem § 31 KHVG. →

ZVR 2014/9

§ 46 Abs 4 lit f,
§ 50 Z 16 StVO;
§§ 1304, 1325
ABGB;
§ 12 a VAG;
§ 31 KHVG;
Art 12 a
RL 88/357/EWG
idF RL 90/618/
EWG

OGH 13. 6. 2012,
2 Ob 76/12h
(OLG Linz
6. 2. 2012,
2 R 116/11 h;
LG Salzburg
4. 5. 2011,
6 Cg 94/10 t)