

Österreichischer Städtebund
z.H. Herrn Dr. Guido Dernbauer
Rathaus Stiege 5
1082 Wien

Per E-Mail: guido.dernbauer@staedtebund.gv.at

21.12.2022
AZ STÄDTEBUND/STRASSEN-
BELEUCHTUNG
STF/BIG/guc

Sehr geehrter Herr Dr. Dernbauer,

auftragsgemäß übermitteln wir Ihnen nachfolgend unsere rechtliche Einschätzung zur Frage der möglichen Haftungsfolgen, die Gemeinden bei einer Reduktion der Straßenbeleuchtung aus Energiespargründen treffen könnten.

Bei unserer Stellungnahme sind wir von folgender Gliederung ausgegangen:

1. Fragestellung	2
2. Executive Summary	2
3. Ausgangspunkt: Besteht eine Beleuchtungspflicht von Gemeindestraßen?	3
3.1 Öffentlich-rechtliche Pflicht der Gemeinde zur Straßenerhaltung	3
3.1.1 Landesstraßengesetze	4
3.1.2 Straßenverkehrsordnung (StVO)	6
3.2 Zivilrechtliche Pflicht der Gemeinde zur Straßenerhaltung	8
3.2.1 Vertragliche Haftung	8
3.2.2 Verletzung von Schutzgesetzen	9
3.2.4 Allgemeine Verkehrssicherungspflicht	11
3.2.5 Bauwerkehaftung	12
3.2.6 Wegehalterhaftung	12
4. Ergebnis	20

1. Fragestellung

Anlass dieses Gutachtens ist die Frage, ob die Reduktion der Beleuchtung von Straßen und Wegen in einer Stadt bzw. einer Gemeinde zur Haftung der Gemeinde für Unfallschäden führen kann, deren (Mit-)Ursache die reduzierte Straßenbeleuchtung ist. Hintergrund für die beabsichtigte Reduktion bzw. Abschaltung der Beleuchtung sind vor allem Energieeinsparungsaspekte. Zu prüfen ist, ob bzw. inwiefern eine Pflicht von Gemeinden zur Beleuchtung von Gemeindestraßen besteht und, wenn eine solche Pflicht bejaht wird, welcher Maßstab an die Haftung einer Gemeinde bei Nichteinhaltung dieser Pflichten anzulegen ist.

2. Executive Summary

- Die österreichische Rechtsordnung kennt **keine allgemeine Pflicht zur Beleuchtung ganzer Straßenzüge**.
- Die Landesstraßengesetze gehen allesamt mehr oder weniger deutlich, jedenfalls aber implizit davon aus, dass **Gemeindestraßen nachts grundsätzlich beleuchtet werden**.
- Gemäß § 34 Abs. 4 StVO müssen **Verkehrszeichen** entweder aus reflektierendem Material beschaffen sein oder bei Dunkelheit **beleuchtet werden**.
- **Hindernisse** auf der Straße sind bei **Dunkelheit jedenfalls zu beleuchten**.
- Wenn der Straßenbenützer **nach den gewöhnlichen Umständen** eine Straßenbeleuchtung erwarten darf, **haftet eine Gemeinde für Schäden** infolge der unterlassenen Beleuchtung.
- Diese Entscheidung ist im **Einzelfall** zu treffen.
- **Faustregel:** Auf stark frequentierten Straßen / Durchzugsstraßen und wohl auch im **Ortskern** darf **nach den gewöhnlichen Umständen** eine **Straßenbeleuchtung erwartet** werden. In Nachts wenig befahrenen Gebieten, z.B. Industriezonen, Gewer-

beparks und Bürogebieten kann bei geringer Frequentierung und niedrigem Gefahrenpotential **im Rahmen der Vorgaben der StVO** und der **Landesstraßengesetz** auf die Beleuchtung verzichtet werden.

- Verschiedene ÖNORMEN beinhalten Regelungen über die Straßenbeleuchtung. Diese sind, soweit ersichtlich, allerdings rechtlich nicht verbindlich, weshalb sie grundsätzlich nicht als Haftungsgrundlage in Betracht kommen. Anderes kann jedoch gelten, wenn in **straßenrechtlichen Genehmigungsbescheiden** die Geltung einer ÖNORM oder anderen Beleuchtungsvorschrift – etwa als Auflage – angeordnet wird.

3. Ausgangspunkt: Besteht eine Beleuchtungspflicht von Gemeindestraßen?

In der österreichischen Rechtsordnung gibt es, soweit ersichtlich, keine Bestimmung, die eine ausdrückliche, allgemeine Pflicht zur Beleuchtung von Straßen und Wegen normiert. Jedoch kann sich eine solche Pflicht mittelbar aus anderen Rechtsnormen und der Rechtsprechung ergeben. Im Folgenden wird zunächst der Umfang der öffentlich-rechtlichen Straßenerhaltungspflicht der Gemeinden analysiert und sodann erläutert, welche zivilrechtlichen Pflichten die Kommunen als Straßenerhalter treffen.

3.1 Öffentlich-rechtliche Pflicht der Gemeinde zur Straßenerhaltung

Grundsätzlich sind Vorschriften, die bestimmen welchen Erfordernissen der Verkehrsregelung und Verkehrssicherheit die Straßen in Bezug auf ihre Ausstattung mit Straßenbeleuchtungsanlagen und in Bezug auf den Betrieb dieser Anlagen entsprechen müssen, unter den Kompetenztatbestand des Art. 11 Abs. 1 Z 4 B-VG („Straßenpolizei“; Gesetzgebung Bund, Vollziehung Länder) zu subsumieren. Im Übrigen beruhen Vorschriften über die Ausstattung der Straßen mit verkehrssichernden Beleuchtungsanlagen und den Betrieb dieser Anlagen auf der Kompetenzgrundlage des Generaltatbestands des Art. 15

Abs. 1 B-VG (Gesetzgebung und Vollziehung der Länder), sofern es sich nicht um Bundesstraßen handelt.¹ Eine Unterscheidung zwischen verkehrssichernden Beleuchtungsanlagen und „allgemeiner“ Straßenbeleuchtung ist jedoch nicht zu treffen, da jede Straßenbeleuchtungsanlage, die der Regelung und Sicherung des Verkehrs dient, eine „verkehrssichernde“ Beleuchtungsanlage ist.²

Die öffentlich-rechtlichen Straßenerhaltungspflichten der Gemeinden ergeben sich grundsätzlich aus den jeweils einschlägigen Landesgesetzen und der StVO.

3.1.1. Landesstraßengesetze

Während für das Burgenland, Kärnten, Oberösterreich, Niederösterreich, die Steiermark, Salzburg, Tirol und Vorarlberg eigens Landesstraßengesetzes erlassen wurden, ergeben sich die Pflichten der Straßenerhalter in Wien aus der Wiener Stadtverfassung.

- Im **Burgenland** tragen die Gemeinden gem. § 12 Abs. 2 lit. f Bgld StraßenG 2005 die Kosten für die Errichtung von Straßenbeleuchtungsanlagen im Ortsgebiet. Gem. § 12 Abs. 6 *leg cit* haben sie auch für die **Erhaltung** und den **Betrieb der Straßenbeleuchtungsanlagen** aufzukommen.
- In **Kärnten** trifft die Gemeinde gem. § 8 Abs. 1 Z 5 KStrG 2017 die Straßenerhaltungspflicht, d.h. die Verpflichtung zur Herstellung und Erhaltung öffentlicher Straßen. Die öffentlichen Straßen sind gem. § 9 Abs. 1 *leg cit* so herzustellen und zu erhalten, dass sie von allen Fahrzeugen sowie von Fußgängern bei Beachtung der Straßenverkehrsvorschriften und unter Bedachtnahme auf die Witterungseinflüsse ohne Gefahr benutzbar sind. Gemäß § 27 Abs. 3 *leg cit* hat die Gemeinde auch die aus verkehrstechnischen Notwendigkeiten auf Landesstraßen errichteten Beleuchtungsanlagen im Ortsgebiet auf eigene Kosten zu erhalten und zu betreiben.

¹ VfGH K II-3/62 = VfSlg 4349.

² VfGH B 241/69 = VfSlg 6089.

- In **Oberösterreich** obliegt die Straßenverwaltung von Gemeindestraßen gem. § 12 Abs. 2 Oö Straßengesetz 1991 der Gemeinde. Gemäß § 22 Abs. 3 *leg cit* sind **Anlagen zur Straßenbeleuchtung** auf Landesstraßen von Gemeinden, in deren Gebiet die Straße liegt, **zu errichten, erhalten und betreuen**.
- In **Niederösterreich** sind Gemeindestraßen von den Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich gem. §§ 3 Abs. 1, 6 Nö StraßenG 1999 tatsächlich und finanziell zu erhalten. Gemäß § 15 Abs. 4 Z 5 *leg cit* hat die Gemeinde im Ortsbereich für die **Erhaltung und den Betrieb** von vom Land aufgrund verkehrstechnischer Notwendigkeiten errichteten **Straßenbeleuchtungseinrichtungen** zu sorgen.
- In **Salzburg** obliegt der Bau von Gemeindestraßen gem. § 28 Abs. 1 Sbg LStG 1972 den Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich. Gem. Abs. 2 *leg cit* sind Gemeindestraßen auch von Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich zu erhalten. Gem. § 29 Abs. 1 *leg cit* übt die Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich auch die **Straßenverwaltung** aus.
- In der **Steiermark** trifft die Pflicht zur Herstellung und Erhaltung von Gemeindestraßen gem. § 39 Abs. 1 Stmk LStVG 1964 die Gemeinden. Dabei ist gem. § 40 *leg cit* auf die ortsübliche Benützung und auf die Verkehrsverhältnisse Bedacht zu nehmen. Auch die Verwaltung von Gemeindestraßen gem. § 12 Stmk LStVG 1964 obliegt den Gemeinden.
- In **Tirol** ist gem. § 14 Abs. 1 Tiroler StraßenG grundsätzlich die betreffende Gemeinde Straßenverwalter von Gemeindestraßen. Nach § 14 Abs. 3 *leg cit* hat sie auch die Straßenbaulast für Gemeindestraßen zu tragen. Selbiges gilt gem. § 10 Abs. 2 Tiroler StraßenG für **Straßenbeleuchtungsanlagen von Landesstraßen**.
- In **Vorarlberg** sind gem. § 20 Abs. 10 VlbG StG die Gemeinden als Träger von Privatrechten Straßenerhalter von Gemeindestraßen. Darüber hinaus sind gem. § 14 Abs. 3 *leg cit* die Kosten für den Bau von erforderlichen **Anlagen für die Straßenbeleuchtung** von Landesstraßen im Ortsgebiet zur Hälfte von Land und Gemeinde zu tragen; die Kosten für die Erhaltung einschließlich der **Kosten für den Betrieb**, sind zur Gänze von der Gemeinde zu tragen.

- In **Wien** obliegt die Verwaltung der Verkehrsflächen der Gemeinde gem. § 76 Z 4 WStV der Gemeinde in deren eigenen Wirkungsbereich.

Zwischenergebnis: Die Gemeinde ist zwar überwiegend mit der Verwaltung von Gemeindestraßen betraut und trägt idR auch die **Kosten** für die **Erhaltung und den Betrieb** der Straßenbeleuchtung; eine ausdrückliche verwaltungsrechtliche Pflicht zur Beleuchtung lässt sich den jeweiligen Landesgesetzen jedoch nicht entnehmen. Die Anforderungen an das Bestimmtheitsgebot, denen der Verwaltungsgesetzgeber vor dem Hintergrund des Art. 18 Abs. 2 B-VG genügen muss, werden jedoch strenger gehandhabt als die Haftungsvoraussetzungen im Bereich des Zivilrechts. Nur weil sich also keine ausdrückliche verwaltungsrechtliche Verpflichtung zur Straßenbeleuchtung feststellen lässt, bedeutet dies nicht, dass auch die zivilrechtliche Haftung automatisch ausscheiden würde.

3.1.2. Straßenverkehrsordnung (StVO)

§ 31 Abs. 1 StVO normiert, dass es sich bei **Straßenbeleuchtungseinrichtungen**, wie u.a. auch bei Straßenverkehrszeichen und Schutzinseln, um **Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs** handelt.

§ 32 StVO bestimmt, dass diese Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs **vom Straßenerhalter** auf dessen Kosten **anzubringen und zu erhalten** sind. Dazu zählt auch die **Beleuchtung** solcher Einrichtungen.

Welche Einrichtungen genau zu beleuchten sind, geht aus § 34 Abs. 4 StVO hervor. Demnach müssen **Verkehrszeichen**, die den **fließenden Kraftfahrzeugverkehr betreffen** entweder mit **rückstrahlendem Material ausgestattet sein oder bei Dunkelheit beleuchtet** sein.³ Verkehrszeichen, die den ruhenden Verkehr (Halten, Parken) bzw. den nicht motorisierten Verkehr betreffen (Fahrradverkehr, Fußgänger) können auch in nicht

³ Wenn die öffentliche Beleuchtung während der ganzen Dauer der Dunkelheit eine ausreichende Erkennbarkeit der Zeichen bewirkt, ist die Beleuchtung aus anderen Lichtquellen oder ihre Ausstattung mit rückstrahlendem Material nicht erforderlich (*Pürstl*, StVO-ON^{15.00} § 34 Anm 1).

rückstrahlender Ausführung verwendet⁴ werden bzw. müssen nicht beleuchtet sein.⁵ Eine Pflicht zur Beleuchtung der gesamten Straßenführung lässt sich daraus aber nicht ableiten.

§ 57 StVO normiert, dass zur besseren Kenntlichmachung des Verlaufs einer Straße bzw. zur Sicherung des Straßenverkehrs neben der Straße Leitplanken, Leitschienen, etc. angebracht werden können. Zur Ordnung und Sicherung des Verkehrs können auch Fahrstreifenbegrenzer oder straßenbauliche Einrichtungen zur Teilung des Verkehrs auf der Fahrbahn vorgesehen werden. In Abs. 2 der Bestimmung wird detailliert normiert, wie (rückstrahlendes Material oder sonstige Beleuchtung) und in welcher Farbe diese Einrichtungen gekennzeichnet sein müssen.⁶ Eine Pflicht der Straßenbehörde, Verkehrsleit-einrichtungen zu installieren, besteht aber nicht.⁷ Auch aus dieser Bestimmung lässt sich keine Beleuchtungspflicht für den gesamten Straßenverlauf ableiten.

§ 60 Abs. 3 StVO enthält eine Beleuchtungspflicht für Fahrzeuge, diese trifft aber ausschließlich den Lenker.

§ 89 StVO normiert die Verpflichtung von Verfügungsberechtigten, **Hindernisse**, die auf der Straße stehen oder liegen bei **Dämmerung, Dunkelheit, Nebel** oder wenn es die Umstände sonst erfordern, zu **beleuchten**. Aus dieser Bestimmung lässt sich ebenfalls keine Beleuchtungspflicht für die gesamte Straße ableiten. Vielmehr lässt sich aus dieser Bestimmung ableiten, dass Straßen grundsätzlich nicht beleuchtet werden müssen, so lange keine Hindernisse sich darauf befinden.

Zwischenergebnis: Aus der StVO lässt sich **keine ausdrückliche Verpflichtung** zur Beleuchtung **des gesamten Straßenverlaufs** ableiten. Bestimmte Verkehrszeichen müssen

⁴ *Pürstl*, StVO-ON15.00 § 34 Anm 4.

⁵ *Uidl*, Beleuchtungspflicht von Gemeindestraßen, RFG 2022, 36.

⁶ Vgl. dazu OGH 8 Ob 235/79 = ZVR 1980/342, wonach eine Verkehrsinsel, die zur Teilung und Leitung des Verkehrs dient, die Sicherheit des Straßenverkehrs beeinträchtigt, wenn sie weder durch rückstrahlendes Material oder sonstige Lichtquellen gekennzeichnet wird.

⁷ VwGH 21.5.1970, 192/69.

entweder mit **reflektierendem Material ausgestattet⁸ oder beleuchtet⁹** werden. Wenn es die Witterungsverhältnisse erfordern müssen auch **Hindernisse** auf der Straße **beleuchtet werden**.

3.2 Zivilrechtliche Pflicht der Gemeinde zur Straßenerhaltung

Abgesehen von den öffentlich-rechtlichen Normen, die den Rahmen einer etwaigen Beleuchtungspflicht bilden könnten, kommen für eine zivilrechtliche Haftung mehrere Anspruchsgrundlagen in Betracht. Nachstehend werden verschiedene in Frage kommende Haftungsgrundlagen überblicksartig dargestellt:

3.2.1 Vertragliche Haftung

Eine vertragliche Haftung ist vor allem im Fall von Mautstraßen oder bei sonstiger entgeltlicher Nutzung einer Straße oder eines Weges denkbar. Der OGH hat ausgesprochen, dass die vertragliche Haftung sowohl bei der fahrleistungsabhängigen als auch bei der zeitabhängigen Maut greift.¹⁰ Die vertraglich geschuldete Leistung besteht gegenüber dem Straßenbenützer darin, die Straße zur Benützung zur Verfügung zu stellen, wozu auch die Verpflichtung gehört, die zur entgeltlichen Benützung **überlassene Straße in einem verkehrssicheren Zustand zu erhalten**.¹¹ Der Straßenerhalter hätte bereits für eine leicht fahrlässige Pflichtverletzung einzustehen. Jedoch gibt es in Österreich nach unserem Informationsstand lediglich **sehr wenige** von Gemeinden betriebene Mautstraßen, weshalb auf die vertragliche Haftung mangels Praxisrelevanz nicht weiter eingegangen wird.

⁸ Vgl. dazu § 4 StVZVO 1998.

⁹ Vgl. dazu § 5 StVZVO 1998.

¹⁰ OGH 26.9.1989, 2 Ob 105/89; OGH 2 Ob 133/00y = JBl 2001, 657 = ZVR 2001, 328; OGH 2 Ob 33/01v = RZ 2001, 126 = ZVR 2001, 209.

¹¹ OGH 26.9.1989, 2 Ob 105/89.

3.2.2 Verletzung von Schutzgesetzen

Schutzgesetze sind abstrakte Gefährdungsverbote, die dazu dienen, die Mitglieder eines Personenkreises gegen die Verletzung von Rechtsgütern zu schützen.¹² Die Normen der StVO sind grundsätzlich Schutzgesetze iSd § 1311 ABGB.¹³ **Jedoch scheitert eine haftungsbegründende Schutzgesetzverletzung** uE in diesem Fall daran, dass es mit Ausnahme des Falles eines nicht mit reflektierendem Material ausgestatteten Verkehrszeichens¹⁴ **keine ausdrückliche Beleuchtungspflicht** (insb. für ganze Straßenzüge) in der StVO gibt.¹⁵

3.2.3 ÖNORMEN und RVS

ÖNORMEN stellen keine Rechtsnormen dar und sind somit rechtlich unverbindlich.¹⁶ Sie können jedoch von Sachverständigen als „generell antizipierte Gutachten“ herangezogen werden und durch tatsächliche Übung zum Handelsbrauch oder zur Verkehrssitte erstarken. ÖNORMEN, welche nicht durch eine konkrete Rechtsvorschrift für verbindlich erklärt wurden, sind **keine Schutzgesetze iSd § 1311 ABGB**.¹⁷ ÖNORMEN können jedoch durch Gesetz, Verordnung aber auch durch Bescheide für im Einzelfall verbindlich erklärt werden.¹⁸ Nach unserem Kenntnisstand gibt es im Moment keine ÖNORMEN oder sonstige Beleuchtungsvorschriften, die durch Gesetz oder Verordnung als verbindlich erklärt wurden.

¹² OGH 2 Ob 10/83 = ZVR 1984/214.

¹³ OGH 2 Ob 11/91 = ZVR 1991/130; OGH 2 Ob 226/00z = ZVR 2002, 299; *Gaisbauer*, Haftung für Verkehrsunfälle wegen mangelhafter Beleuchtung von Straßenbaustellen im Spiegel der Rechtsprechung, bbl 1999, 182; *Reischauer* in *Rummel* (Hrsg), ABGB³ § 1331 Rz 4.

¹⁴ Vgl. dazu oben § 34 Abs 4 StVO.

¹⁵ Vgl *Uidl*, RFG 2022, 36 (38).

¹⁶ *Muzak*, Die Normen des neuen Normengesetzes, ÖZW 2016, 140 (141).

¹⁷ RIS-Justiz RS0038622, zuletzt OGH 1 Ob 154/21k.

¹⁸ VwGH 24.3.1998, 97/05/0003; *Hinterwirth*, Auflagen im Verwaltungsverfahren in Theorie und Praxis, Der Sachverständige 2006/2. In einem solchen Fall muss der Verweis eindeutig sein und die verwiesene Norm muss gehörig kundgemacht werden (*Muzak*, OZW 2016, 140 (141)).

Hinzuweisen ist darauf, dass **straßenrechtliche Genehmigungsbescheide** auf ÖNORMEN oder sonstige Vorschriften über die Beleuchtung Bezug nehmen und deren Einhaltung als Auflage vorschreiben können. In einem solchen Fall ist nicht auszuschließen, dass diese ÖNORMEN bzw. sonstigen Beleuchtungsvorschriften als Schutzgesetz qualifiziert werden können (mit möglichen haftungsrechtlichen Konsequenzen bei deren Nichteinhaltung). Im Zweifelsfall sollten die Straßenerhalter daher diese **straßenrechtlichen Genehmigungsbescheide prüfen**, bevor sie eine Reduktion der Straßenbeleuchtung umsetzen.

Nachstehend werden ÖNORMEN, die einschlägig sein könnten, kurz beschrieben:

- ÖNORM EN 13201-1 enthält Vorgaben zur Auswahl der Beleuchtungsklassen für verschiedene zu beleuchtende Flächen (dazu zählen Verkehrsflächen und die daran angrenzenden Flächen, Konfliktbereiche etc). Die Norm legt jedoch ausdrücklich keine Kriterien fest, nach denen zu entscheiden ist, ob eine Verkehrsfläche zu beleuchten ist.
- ÖNORM O 1055 ist eine Ergänzung zu den ÖNORMEN EN 13201-2 und O 1051 regelt die Auswahl der Beleuchtungsklassen. Ebenso wie ÖNORM EN 13201-1 legt ÖNORM O 1055 ausdrücklich keine Kriterien fest, nach denen zu entscheiden ist, ob eine Verkehrsfläche zu beleuchten ist.
- ÖNORM O 1051 sieht Gegensatz zu den beiden anderen ÖNORMEN keine solche Einschränkung in ihrem Anwendungsbereich vor. Eingeschränkt wird ihr Anwendungsbereich jedoch dadurch, dass sie nur für die Errichtung von Beleuchtungsanlagen bei Schutzwegen und Radfahrerüberfahrten gilt. In der ÖNORM finden sich Tabellen mit Werten für das Mindestbeleuchtungsniveau, das in den Dunkelstunden einzuhalten ist. Eine Absenkung des Beleuchtungsniveaus ist in den Nachtstunden möglich, wenn zuvor eine Bewertung des Gefahrenpotenzials durchgeführt wurde. Dabei ist jedoch ein ebenfalls in der ÖNORM näher beschriebenes Mindestbeleuchtungsniveau einzuhalten. Eine gänzliche Abschaltung

der Beleuchtung ist nicht vorgesehen. Demensprechend stellt die ÖNROM den Anspruch, in den Dunkelstunden zu gelten. Anzuraten ist daher, sich an die Kriterien zur Beleuchtung solcher kritischer Stellen zu halten.

RVS: Was für ÖNORMEN gilt, hat uE auch für die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen zu gelten, welche den Stand der Technik im Straßenwesen und einigen Infrastrukturbereichen darstellen und von den Beteiligten in der Planungs-, Ausführungs- und Instandhaltungsphase zu Rate gezogen werden können. Sie sind sozusagen als „Spielregeln“ anzusehen und sollen ein einheitliche Qualitätsniveau der Straßeninfrastruktur sicherstellen.¹⁹

3.2.4 Allgemeine Verkehrssicherungspflicht

Denjenigen, der eine Gefahr erkennt, erforderliche Schutzmaßnahmen ergreifen kann oder in seiner Sphäre eine solche bestehen lässt, trifft eine **allgemeine Verkehrssicherungspflicht**.²⁰ Jemanden, der auf seinem **Grund und Boden einen Verkehr eröffnet**, trifft eine solche Verkehrssicherungspflicht, d.h. die Pflicht, notwendige und ihm zumutbare Vorkehrungen zu treffen.²¹ Für den Inhalt der Verkehrssicherungspflicht ist entscheidend, welche Maßnahmen zur Vermeidung einer Gefahr möglich und zumutbar sind.²²

Die einsetzende Dunkelheit allein bildet für sich keine Gefahr, die Verkehrssicherungspflichten auslöst, weil sie für die Verkehrsteilnehmenden jedenfalls vorhersehbar ist. Trifft die Dunkelheit jedoch mit einem anderen Gefahrenpotential zusammen und vergrößert sich dieses dadurch, wird man sich die Frage stellen müssen, ob der Verkehrsteilnehmer bei vorschriftsmäßigem (im Wesentlichen: StVO-konformem) Verhalten die **Ge-**

¹⁹ FSV, Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, <http://www.fsv.at/cms/default.aspx?ID=9815dd09-f5a8-41a8-9fb5-b1197ffb1cd2> (zuletzt abgerufen am 30.11.2022).

²⁰ RIS-Justiz RS0022778, zuletzt OGH 9 Ob 14/22g.

²¹ RIS-Justiz RS0023355 (T10, T19), zuletzt OGH 3 Ob 45/16p.

²² OGH 4 Ob 280/00f = ZVR 2001/59.

fahr erkennen konnte. Ist diese Erkennbarkeit bspw. aufgrund einer gefährlichen Straßenführung nicht gegeben, könnte dies für eine (ausreichende iSv gefahrenbändigende) Beleuchtungspflicht des Straßenhalters sprechen. Vor dem Hintergrund des § 34 Abs 4 StVO könnte der Straßenhalter dieser Pflicht aber auch nachkommen, wenn er anderweitig, z.B. durch das Anbringen eines reflektierenden Warnschildes, auf die **Gefahr hinweist**.

Darüber hinaus bleibt für allgemeine Verkehrssicherungspflichten im Anwendungsbereich der Wegehalterhaftung kein Raum.²³

3.2.5 Bauwerkehaftung

Der Bauwerksbegriff wird weit verstanden²⁴: Hierunter fallen auch künstliche Aufbauten oder sonstige willkürliche Gestaltungen der Landschaft.²⁵ Eine einzelne Straßenlaterne wird wohl als Bauwerk iSd § 1319 ABGB zu qualifizieren sein. Die Haftung tritt jedoch nur bei einem Schaden ein, der infolge eines Einsturzes oder aufgrund einer Ablösung von Teilen des Bauwerks entsteht. Im bloßen Abschalten bzw. Nicht-einschalten der Straßenlaterne kann daher kein haftungsbegründetes Verhalten liegen.

3.2.6 Wegehalterhaftung

a.) *Allgemeines*

Nach § 1319a ABGB haftet der **Halter eines Weges** gegenüber den Weg benützenden Dritten, wenn diese durch den **mangelhaften Zustand des Wegs** einen Schaden erleiden. Einschränkend haftet der Halter jedoch nur dann, wenn dieser Schaden **vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt** wurde. Die Haftung wird jedoch dadurch ausgedehnt,

²³ Vgl. dazu unten Pkt 2.2.7.

²⁴ RIS-Justiz RS0029880, zuletzt OGH 7 Ob 148/15p.

²⁵ Weixelbraun-Mohr in Kletecka/Schauer (Hrsg), ABGB-ON^{1.07} § 1319 Rz 4 (Stand 2.1.2022, rdb.at).

dass der Wegehalter nicht nur für sein eigenes Verhalten, sondern auch für das **Verhalten seiner Leute**²⁶ einzustehen hat.

§ 1319a ABGB betrifft nur Pflichten, die nicht vertraglich übernommen wurden. Bei der Verletzung vertraglicher Pflichten kommt dem der Halter eines Weges die Haftungsprivilegierung nicht zugute und er wird bereits bei leichter Fahrlässigkeit ersatzpflichtig.²⁷ Eine Straßen- oder Wegenutzung auf Basis eines Vertrages wird aber – wie bereits oben ausgeführt – bei Gemeinden regelmäßig nicht vorliegen.

b.) *Halter*

Halter ist, wer die **Kosten für die Errichtung und Erhaltung** des Weges²⁸ trägt bzw. wer die **Verfügbarmacht** darüber hat.²⁹ Es ist dabei nicht notwendig, dass eine Person die gesamten Kosten für die Wegehaltung trägt;³⁰ selbst wenn Kosten auf Dritte überwält werden, kann die Haltereigenschaft bestehen bleiben. Auch Gebietskörperschaften können Halter eines Weges sein. Die Gemeinde ist mithin Wegehalter, wenn sie Erhaltungspflichten³¹ treffen.³² Bei einer Übertragung von Pflichten im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung von den Ländern an die Gemeinden bleibt hingegen das Land Halter des Weges.³³

c.) *Weg*

²⁶ Bei den „Leuten“ muss es sich nicht um Dienstnehmer des Halters handeln. Es genügt ein gewisses Naheverhältnis zum Halter (OGH 3 Ob 144/81 = ZVR 1982/162).

²⁷ RIS-Justiz RS0023459, zuletzt OGH 4 Ob 33/14b.

²⁸ Dazu zählen auch Stromkosten für die Straßenbeleuchtung (*Obermayer*, Die Wegehalterhaftung gem. § 1319a ABGB (2019) 42).

²⁹ OGH 3 Ob 36/98k = ZVR 1999/59.

³⁰ RIS-Justiz RS0058186, zuletzt OGH 7 Ob 8/87.

³¹ Vgl. dazu oben Pkt 2.1.

³² *Fössl*, Wer haftet bei mangelhafter Straßen- und Außenbeleuchtung? Beleuchtungspflicht für öffentliche Verkehrsflächen, RFG 2007, 143 (144).

³³ OGH 2 Ob 3/93 = SZ 66/30.

Der Begriff „Weg“ wird weit ausgelegt und umfasst **alle öffentlichen Verkehrsflächen** und die von jedermann benutzbaren Privatstraßen.³⁴ Gemäß § 1319a Abs. 2 ABGB ist Voraussetzung für die Qualifikation einer Landfläche als Weg, dass diese jedermann oder wenigstens einem eingeschränkten Benutzerkreis zu Verkehrszwecken zur Verfügung steht. Diese Fläche muss also dem Zweck dienen, von einem Ort zu einem anderen Ort zu gelangen.³⁵ Es ist nicht erforderlich, dass die Verkehrsfläche künstlich angelegt wurde, vielmehr kann sie auch auf natürliche Weise durch längere Benützung entstanden sein.³⁶ Auch ein Radweg ist daher als Weg gem § 1319a ABGB zu qualifizieren.³⁷ Die weite Auslegung des Begriffs des „Weges“ führt weiters dazu, dass auch Gehwege, selbst wenn sie sich abseits von Straßen befinden, unter das Haftungsregime von § 1319a ABGB fallen.

§ 1319a Abs. 2 ABGB legt fest, dass zum Weg auch jene dem Verkehr dienenden Anlagen gehören, welche eine enge räumliche Nähe zum Weg aufweisen und unmittelbar dem Verkehr dienen. Auch sie fallen demnach unter das haftungsrechtliche Regime von § 1319a ABGB. Die Straßenbeleuchtung ist als eine solche Anlage zu qualifizieren.³⁸

d.) *Mangelhafter Zustand*

Die Haftung nach § 1319a ABGB setzt voraus, dass sich der Weg in einem **mangelhaften Zustand** befunden hat. Die Bezeichnung „Zustand“ soll zum Ausdruck bringen, dass nicht nur für den Weg ieS, also die Fahrbahn, sondern auch „für dessen Verkehrssicherheit im weitesten Sinn“ gehaftet werden soll.³⁹ Die Anlagen zählen gem. § 1319a Abs. 2

³⁴ RIS-Justiz RS0115172, zuletzt OGH 5 Ob 57/20y.

³⁵ RIS-Justiz RS0030002, zuletzt OGH 3 Ob 184/14a.

³⁶ *Harrer/Wagner* in *Schwimann/Kodek* (Hrsg), Praxiskommentar⁴ § 1319 Rz 5.

³⁷ Vgl OLG Graz 2 R 62/07s; *Terlitz*, Die Haftung für Radwege und Fahrräder – Ausgewählte Aspekte insbesondere der Wegehalterhaftung und Produkthaftung mit Blick auf den Radsport in *Bücheler* et al., Aktuelle Rechtsfragen im Radsport (2017) 62.

³⁸ *Obermayer*, Wegehalterhaftung 52.

³⁹ RIS-Justiz RS0030088, zuletzt OGH 2 Ob 218/20b.

§ 1 ABGB auch zum Weg, wodurch der sehr umfangreiche Anwendungsbereich nochmals verdeutlicht wird.⁴⁰ Aufgrund des weiten Verständnisses der Mangelhaftigkeit hat der Wegehalter auch für die **unzureichende Beleuchtung** eines Weges einzustehen.⁴¹

Beurteilungsmaßstab für die Mangelhaftigkeit eines Weges sind gem. § 1319a ABGB einerseits das **Verkehrsbedürfnis** und andererseits die **Zumutbarkeit** entsprechender Maßnahmen.

Es ist also zunächst darauf abzustellen, welche Maßnahmen für den konkreten Weg **erforderlich sind**, damit dieser **verkehrssicher** ist bzw. jenem Zustand entspricht, mit dem Verkehrsteilnehmer rechnen durften. Hier gilt die Grundregel, dass mit der Gefahr und der Wahrscheinlichkeit für die Verletzung vorrangiger Verkehrsgüter auch die Anforderungen an den Zustand des Weges erhöht werden.⁴² Als Kriterien für die Beurteilung des Verkehrsbedürfnisses sind dessen geographische Lage⁴³, die vernünftigerweise zu erwartende Benützung,⁴⁴ die Frequentierung⁴⁵ und die sachliche Widmung⁴⁶, sowie die drohende Gefahr für die Rechtsgüter der Benützer⁴⁷ und die jahreszeitlichen Bedingungen⁴⁸ heranzuziehen.

Neben dem Verkehrsbedürfnis ist für die Haftung des Wegehalters auch entscheidend, ob die zur Beseitigung der Mangelhaftigkeit zu treffenden Maßnahmen für den Wegehalter

⁴⁰ F. Bydlinski, Verkehrssicherungspflichten des Wegehalters im Bergland, ZVR 1998, 326 (328).

⁴¹ OGH 1 Ob 260/08d = ecolex 2009, 680 = immolex 2009/119 = ZVR 2010, 79 (Danzl) = MietSlg 61.208 = ZVR 2019, 367; Obermayer, Wegehalterhaftung 64.

⁴² F. Bydlinski, ZVR 1998, 326 (332).

⁴³ OGH 1 Ob 115/05z = ZVR 2006/198.

⁴⁴ OGH 1 Ob 115/05z = ZVR 2006/198.

⁴⁵ Ermacora/Gleischer, Zur Wegehalterhaftung im alpinen Gelände: Haftungsrechtliche Problemstellungen im Kontext der Errichtung von „Themenwegen“ in FS Danzl (2017) 39 (45).

⁴⁶ OGH 1 Ob 115/05z = ZVR 2006/198.

⁴⁷ F. Bydlinski, ZVR 1998, 326 (332).

⁴⁸ OLG Innsbruck, 1 R 334/94 = ZVR 1996, 49.

objektiv zumutbar sind.⁴⁹ Die Zumutbarkeit ist jeweils im Einzelfall zu prüfen.⁵⁰ Kleinen Gemeinden ist weniger zuzumuten, als großen Gemeinden.⁵¹ Generell ist der öffentlichen Hand als Wegehalter mehr zuzumuten als Privaten⁵² und wird einer Stadtgemeinde gegenüber der Allgemeinheit eine besondere Verantwortung aufgebürdet.⁵³ Bei der Prüfung der objektiven Zumutbarkeit ist auf die **abstrakte Leistungsfähigkeit** von Gemeinden mit vergleichbaren Größen und Aufgaben abzustellen.⁵⁴ Bei der Prüfung der Zumutbarkeit ist zuerst die Frage zu stellen, welche Maßnahmen einem durchschnittlichen Wegehalter aus dem Verkehrskreis des Halters zumutbar wären; in einem zweiten Schritt ist festzustellen, ob alle diese möglichen und zumutbaren Maßnahmen auch tatsächlich ergriffen wurden.⁵⁵ Geldmangel macht Leistungen, zu denen man verpflichtet ist, nicht unzumutbar.⁵⁶

Der **mangelhafte Zustand** muss darüber hinaus aus einer **rechtswidrigen Handlung** resultieren. Bei der Prüfung der rechtswidrigen Handlung wird zuerst festgestellt, wie sich ein durchschnittlicher Wegehalter aus dem Verkehrskreis des Halters in der konkreten Situation verhalten hätte. Danach wird überprüft, ob das Verhalten des betroffenen Wegehalters von dem Verhalten eines durchschnittlichen Wegehalters abweicht.⁵⁷ Diesen Beweis muss der Geschädigte erbringen. Gelingt dieser Beweis, kann sich der Wegehalter nur durch den Beweis der fehlenden subjektiven Vorwerfbarkeit der groben Fahrlässigkeit von der Haftung befreien.⁵⁸

e.) *Haftungserleichterung*

⁴⁹ OGH 1 Ob 565/88 = ZVR 1988/142, *Reischauer in Rummel* (Hrsg), ABGB³ § 1319a Rz 6.

⁵⁰ RIS-Justiz RS0087607, zuletzt OGH 2 Ob 218/20b.

⁵¹ ZVR 1979/316.

⁵² OGH 2 Ob 191/97w = Zak 2014, 146 (*Kolmasch*).

⁵³ OGH 2 Ob 191/97w = Zak 2014, 146 (*Kolmasch*).

⁵⁴ *Reischauer in Rummel* (Hrsg), ABGB³ § 1319a Rz 15.

⁵⁵ *Obermayer*, Wegehalterhaftung 70.

⁵⁶ *Reischauer in Rummel* (Hrsg), ABGB³ § 1319a Rz 15.

⁵⁷ *Obermayer*, Wegehalterhaftung 70.

⁵⁸ RIS-Justiz RS0124486, zuletzt OGH 2 Ob 177/21z.

§ 1319a ABGB normiert eine Haftungserleichterung: Voraussetzung für die Haftung eines Wegehalters ist, dass er oder seine Leute die **Mangelhaftigkeit des Weges vorsätzlich oder grob fahrlässig verschuldet** haben. Die grobe Fahrlässigkeit/der Vorsatz muss sich auf den **Zustand** des Weges beziehen. Es ist nicht erforderlich, dass die Schädigung als solche grob fahrlässig oder vorsätzlich herbeigeführt wurde.⁵⁹

Grobe Fahrlässigkeit iSd § 1319a ABGB ist nach ständiger Rechtsprechung nur bei einer auffallenden Verletzung der gebotenen Sorgfalt in ungewöhnlicher Weise gegeben, wobei der Schadenseintritt als geradezu wahrscheinlich (nicht bloß als möglich) voraussehen sein muss.⁶⁰ Sein Verhalten muss dem Wegehalter nicht nur in objektiver, sondern auch in subjektiver Hinsicht schwer vorzuwerfen sein.⁶¹ Das bewusste Belassen der Wege eines Friedhofs in vereistem und verschneitem Zustand ohne regelmäßigen Winterdienst,⁶² den mehrmaligen Verstoß gegen die Streupflicht,⁶³ die Nichtbeleuchtung eines in die Fahrbahn ragenden Schotterhaufens⁶⁴ sowie das Unterlassen der Streuung von Neuschnee bedeckter Eisflächen wurde als grob fahrlässig qualifiziert, wohingegen der Umstand, dass ein Weg, der grundsätzlich vom Winterdienst betreut war, in einem konkreten Zeitpunkt noch nicht gestreut war, keine Haftung wegen eines grob fahrlässigen Verstoßes gegen die Pflichten als Wegehalter nach sich zieht.⁶⁵

Auch eine **Unterlassung** des Aufmerksammachens auf Hindernisse, die bei Einhaltung der Verkehrsvorschriften nicht zu einem Unfall führen, wird nicht als grob fahrlässig bewertet.⁶⁶ Ein grobes Verschulden kann sich auch ergeben, wenn mehrere, eine Gefahr begründende Umstände zusammenwirken. Der OGH hatte einen Fall zu entscheiden, bei dem eine Fußgängerin auf einem im Freiland liegenden Gemeindegeweg, welcher als (einziger) Zugang zum Bahnhof benutzt wurde, zu Sturz kam und sich dabei verletzte. Der

⁵⁹ Reischauer in Rummel (Hrsg), ABGB³ § 1319a Rz 17.

⁶⁰ RIS-Justiz RS0030171, zuletzt OGH 9 Ob 28/22s.

⁶¹ RIS-Justiz RS0030171 (T2), zuletzt OGH 9 Ob 28/22s.

⁶² OGH 6 Ob 117/20d = EvBl 2021, 835 (*Painsi*) = ZVR 2022, 52 (*Kathrein*).

⁶³ OGH 2 Ob 1104/94 = ZVR 1996/113..

⁶⁴ OGH 1956/3.

⁶⁵ OGH 2 Ob 26/06x.

⁶⁶ ZVR 1960/283, ZVR 1974/30.

Unfall geschah an einem Wintertag, an dem Temperaturen unter dem Gefrierpunkt vorherrschten, im Bereich eines Bachüberganges. In dem konkreten Fall sprach der OGH aus, dass die Gemeinde dafür zu sorgen hat, dass ein allgemein von Fußgängern benützter Weg keine Gefahrenstellen aufweist. Auch die Frage, inwiefern der Weg zum Unfallzeitpunkt beleuchtet war, sei spielte eine wichtige Rolle. Je schlechter die Beleuchtungsverhältnisse, umso schwerer seien auch vereiste Stellen zu erkennen. *In casu* kam der OGH zu einem Ergebnis, dass bei einem allgemein von Fußgängern als Zugang zu einem Bahnhof benützten Weg, der in der Nähe eines Baches verläuft, unbeleuchtet und vereist war, aufgrund der trotz Vereisung ausbleibenden Bestreuung beim Zusammenwirken all dieser Faktoren eine grobe Fahrlässigkeit des Wegehalters angenommen werden kann.⁶⁷

Darüber hinaus wird durch die Verantwortung des Wegehalters nicht die eigene Verantwortung der Verkehrsteilnehmenden geschmälert: Die Dunkelheit ist nicht nur vorherzusehen, es ist vielmehr auch allgemein bekannt, dass sich das Gefahrenpotenzial bei der Teilnahme am Verkehr bei vorherrschender Dunkelheit erhöht. Verkehrsteilnehmende müssen ihr eigenes Verhalten dementsprechend anpassen.

Im Anwendungsbereich der besonderen Verkehrssicherungspflicht des Wegehalters gemäß § 1319a ABGB bleibt für die Annahme allgemeiner Verkehrssicherungspflichten kein Raum.⁶⁸ Die Auswirkungen des mit § 1319a ABGB verbundenen Haftungsprivilegs können daher nicht durch eine Berufung auf allgemeine Verkehrssicherungspflichten umgangen werden.

d.) *Zwischenergebnis*

Gemeindestraßen, Geh- und Radwege sind als Wege iSd § 1319a ABGB anzusehen. Dieser Begriff ist weit auszulegen und bezieht auch die dem Weg bzw der Straße dienende **Straßenbeleuchtung** in das Haftungsregime mit ein. Trägt die Gemeinde die Kosten für

⁶⁷ OGH 2 Ob 191/97w

⁶⁸ RIS-Justiz RS0111360, zuletzt OGH 6 Ob 85/15s.

die Errichtung und Erhaltung des Weges, ist sie als **Wegehalter iSd § 1319a ABGB anzusehen**.

Voraussetzung der Wegehalterhaftung ist, dass der Weg „**mangelhaft**“ ist. Der OGH hat ausgesprochen, dass ein Weg (im konkreten Anlassfall: ein Stiegenhaus) aufgrund unzureichender Beleuchtung mangelhaft sein kann.⁶⁹ Bei der Beurteilung einer „Beleuchtungspflicht“ ist auf die **Verkehrsbedürfnisse und die Zumutbarkeit** entsprechender Maßnahmen abzustellen.⁷⁰ Dabei ist jeweils auf **die konkreten Umstände des Einzelfalles** abzustellen.

Bei der Prüfung der Verkehrsbedürfnisse ist darauf abzustellen, welche Maßnahmen für den konkreten Weg erforderlich sind, damit dieser verkehrssicher bzw. welches Maß an Verkehrssicherheit die Verkehrsteilnehmenden erwarten durften. Eine durchgängige Straßenbeleuchtung sämtlicher Straßen innerhalb einer Gemeinde wird wohl, mit Ausnahme von besonders stark frequentierten Straßen bzw. besonders gefährlichen Stellen, nicht zu erwarten sein. Insb. bei kleineren Landgemeinden kann nicht damit gerechnet werden, dass die Straßenbeleuchtung in den späteren Nachtstunden noch in Betrieb ist.⁷¹ Hier spielen jedoch immer die tatsächlichen Gegebenheiten eine Rolle: Die Straßen in größeren, industriell geprägten Landgemeinden mit wenigen Wohnhäusern sind vermutlich weniger stark frequentiert als in kleineren Landgemeinden, in denen es Kurhotels oder viele Gasthäuser gibt. Hier ist eher davon auszugehen, dass sich auch in den Nachtstunden vermehrt Fußgänger auf den Straßen befinden.

Gleiches gilt für Geh- und Radwege: Fußgänger und Radfahrer können grundsätzlich keine durchgehende Beleuchtung von Geh- und Radwegen, welche abseits von Straßen verlaufen, erwarten. Auch hier gilt wieder eine Ausnahme für Gefahrenstellen auf den jeweiligen Wegen (Brücken, Unterführungen, etc). Bei der Beurteilung der Verkehrsbe-

⁶⁹ OGH 1 Ob 260/08d.

⁷⁰ Das gilt ebenfalls bei der Streupflicht, vgl *Reischauer in Rummel* (Hrsg), ABGB³ § 1319a Rz 20.

⁷¹ Ebenso *Uidl*, RFG 2022, 36 (38).

dürfnisse ist ebenfalls auf den Einzelfall abzustellen. Auch die Zumutbarkeit der Maßnahmen ist jeweils im Einzelfall zu prüfen, wobei kleinen Gemeinden grundsätzlich weniger zuzumuten ist, als großen Gemeinden. Bei der Prüfung der objektiven Zumutbarkeit ist auch die abstrakte Leistungsfähigkeit von Gemeinden mit vergleichbaren Größen und Aufgaben abzustellen.

Existiert also **gar keine Straßenbeleuchtung**, obwohl **Verkehrsteilnehmer eine solche erwarten durften**, wird eine **Mangelhaftigkeit des Weges gegeben sein**. Der Wegehalter könnte eine Haftung nur abwenden, wenn er beweist, dass die Errichtung einer Straßenbeleuchtung **nicht zumutbar** war. Das ist jedoch immer im Einzelfall zu prüfen. **Potenziell gefährliche Stellen (wie beispielsweise Fußgängerübergänge oder Fahrradüberfahrten) oder Hindernisse sollten jedoch immer beleuchtet werden.**

4. Ergebnis

Die österreichische Rechtsordnung enthält keine ausdrückliche Pflicht zur durchgängigen Beleuchtung ganzer Straßenzüge. Eine Haftung des Straßenerhalters für Unfallschäden lässt sich jedoch aus zivilrechtlichen Bestimmungen – konkret aus der Wegehalterhaftung nach § 1319a ABGB – ableiten, wobei hier stets eine Einzelfallprüfung vorzunehmen ist. Bei der Beurteilung der Haftung ist einerseits darauf abzustellen, welche Maßnahmen zur Verkehrssicherung die Verkehrsteilnehmer erwarten konnten und andererseits, welche Maßnahmen dem Wegehalter objektiv zugemutet werden konnten. Grundsätzlich kann von größeren Gemeinden mit stark frequentierten Straßen mehr erwartet werden, als von kleinen Gemeinden. Hier kann man jedoch keine Verallgemeinerung treffen. Insb. sollten Hindernisse oder sonstige potenziell gefährliche Stellen (wie Fußgängerübergänge) beleuchtet werden.

Auch wenn das Energiesparen ein öffentliches Interesse darstellt, wird eine Interessenabwägung zwischen den Interessen der Gemeinden und den Interessen der Verkehrsteilnehmer an einer Straßenbeleuchtung anzustellen sein. Da in diesem Fall eine Abwägung zwischen dem Energiesparen, welches in gewisser Weise das Rechtsgut Vermögen betrifft

und dem Rechtsgut Gesundheit (bzw. im Extremfall Leben) anzustellen ist, wird diese wohl in Richtung Gesundheit bzw. Leben ausfallen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung!

Mit freundlichen Grüßen
Niederhuber & Partner Rechtsanwälte GmbH

m.p. Dr. Florian Stangl, LL.M⁷²

⁷² Das Gutachten wurde unter Mitarbeit von Herrn Mag. Gregor Biley (Rechtsanwaltsanwärter bei NHP) und Frau Mag. Celin Gutschi (Wissenschaftliche Mitarbeiterin bei NHP) erstellt.