jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

# TE OGH 2007/9/4 4Ob62/07g

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 04.09.2007

**Kopf**

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofs Dr. Zechner als Vorsitzenden, die Hofrätin des Obersten Gerichtshofs Dr. Schenk und die Hofräte des Obersten Gerichtshofs Dr. Vogel, Dr. Jensik und Dr. Musger als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Architekten F***** GmbH, ***** vertreten durch Fiebinger, Polak, Leon & Partner, Rechtsanwälte GmbH in Wien, gegen die beklagte Partei F***** Aktiengesellschaft, ***** vertreten durch Cerha Hempel Spiegelfeld Hlawati Partnerschaft von Rechtsanwälten in Wien, wegen 593.568 EUR sA, über die Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Wien als Berufungsgericht vom 20. November 2006, GZ 4 R 183/06w-94, womit das Urteil des Landesgerichts Korneuburg vom 16. Mai 2006, GZ 6 Cg 157/03y-84, abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

**Spruch**

Der Revision wird Folge gegeben.

Die angefochtene Entscheidung wird dahin abgeändert, dass das Zwischenurteil des Erstgerichts wiederhergestellt wird und wie folgt zu lauten hat:

Das Klagebegehren, die beklagte Partei sei schuldig, der klagenden Partei 593.568 EUR samt Anhang zu bezahlen, besteht dem Grunde nach zu Recht.

Die Kostenentscheidung bleibt der Endentscheidung vorbehalten."

Die Kosten des Rechtsmittelverfahrens bilden weitere Kosten des Verfahrens erster Instanz.

**Text**

Entscheidungsgründe:

Die Beklagte schrieb 1998 einen zweistufigen internationalen Realisierungswettbewerb „städtebauliche Konzeption Flughafen Wien" in Form einer Auslobung aus. Die Auslobungsunterlagen bauten auf einem von NACO (Netherlands Airport Consultants) erstellten „Masterplan 2015" auf. „Aufgabenstellung" (Punkt 2.3 der Auslobung) war die Entwicklung eines städtebaulichen Gesamtkonzepts, räumlicher Strukturen sowie eines gestalterischen Leitbilds für die künftige Entwicklung des Flughafens. Das Augenmerk sollte auf die für den Flughafen zunehmend bedeutsame Thematik der Büroraum- und Immobilienentwicklung gelenkt werden. Nach Punkt 2.3.1. „Städtebauliche Konzeption" sollten die Wettbewerbsteilnehmer insbesondere auf eine gesamtheitliche funktionsgerechte Beziehung der Baukörper untereinander sowie auf deren Erschließung achten. Auf die Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsströme war Bedacht zu nehmen. Nach Punkt 2.3.2. „räumliche Strukturen" sollten „die zu schaffenden

räumlichen Strukturen unter Berücksichtigung der bestehen bleibenden Baukörper und unter dem Aspekt der einfachen Orientierung aller Verkehrsteilnehmer" ausgearbeitet werden. Es sollte gelingen, „die Proportionen der Baukörper untereinander und im Kontext zu den zu gestaltenden Plätzen zu bewältigen".

Punkt 1.16. der Auslobungsunterlagen „Beauftragung/weitere Bearbeitung" wies darauf hin, dass die künftige Leistung des aufgrund des Wettbewerbs und des nachfolgenden Vergabeverfahrens ausgewählten Auftragnehmers im Wesentlichen aus der Vorgabe des städtebaulich-gestalterischen Leitbildes für die Weiterentwicklung des Flughafens Wien auf Basis des Masterplanes 2015 bestehen werde. Dazu wurden im Einzelnen Leistungen angeführt, wie etwa die Verfeinerung der Wettbewerbslösung, die Einarbeitung künftiger Entwicklungen und die Visualisierung der Entwicklung des Flughafens Wien unter Berücksichtigung der Ausbauphasen. Im Rahmen von Einzelprojekten zur Umsetzung des Masterplanes 2015 sollten noch weitere Leistungen erbracht werden, deren Umfang für jedes Einzelprojekt bedarfsgerecht abzustimmen sein werde. Ausdrücklich angeführt wurde unter anderem die Kontrolle und Mitwirkung bei der Detaillierung der Planung, vor allem in der Phase des Vorentwurfes und des Entwurfes, gegebenenfalls die künstlerische Oberleitung der Bauausführung beschränkt auf jene Aspekte, die das städtebaulich-gestalterische Leitbild beträfen. Der Auslober wies auf seine Absicht hin, diese Leistungen im Anschluss an den Wettbewerb an einen der Teilnehmer der zweiten Stufe zu vergeben, wobei beabsichtigt sei, die Vergaben für die Planungsleistungen der Einzelprojekte in einem gesonderten Verfahren durchzuführen. Dieses sollte auch den Teilnehmern des Wettbewerbs offen stehen.

Punkt 1.17. der Auslobungsunterlagen lautet: „Eigentums- und Urheberrecht: Das sachliche Eigentumsrecht an allen prämierten Wettbewerbsprojekten (Preise und Ankäufe) geht durch die Bezahlung des Preisgeldes an den Auslober über. Die Projektverfasser behalten das geistige Eigentum an den eingereichten Projekten....."

An diesem Wettbewerb beteiligten sich unter anderem die Klägerin gemeinsam mit Architekt Dipl. Ing. H***** (im Folgenden Bietergemeinschaft FH), und die Schweizer Bietergruppe I***** mit dem Vorarlberger Büro B*****-E***** (in der Folge Bietergemeinschaft IBBE). Nach Abschluss der ersten Stufe des Wettbewerbs erhielten die nach Eignungskriterien ausgewählten Teilnehmer den von NACO im März 1998 erstellte Masterplan 2015. Er sah die Lage des Pier-Fingers in Rollgasse 70 vor. Demgegenüber hielt die Beklagte in einem Schreiben an die Wettbewerbsteilnehmer ausdrücklich fest, dass als Planungsgrundlage des Wettbewerbs eine Variante heranzuziehen sei, die den Hauptast des Terminals in Rollgasse 80 vorsehe. Von diesen Vorgaben ausgehend erarbeiteten die Bietergemeinschaft FH das Projekt SF 3 und die Bietergemeinschaft IBBE das Projekt IBBE 1999. Die Bietergemeinschaft FH erarbeitete überdies eine „Variante FH", die - entgegen der Wettbewerbsausschreibung - die Pier-Entwicklung in Rollgasse 70 vorsah.

Im Juni 1999 wurden das Projekt SF 3 der Bietergemeinschaften FH und das Projekt der Bietergemeinschaft IBBE ex aequo als Preisträger ausgewählt und mit je 1,5 Mio S prämiert. Im Zuge des daran anschließenden Verhandlungsverfahrens kam es zur Überarbeitung beider Entwürfe durch die jeweiligen Preisträger. Die Beklagte wählte schließlich das Projekt IBBA Stand Februar 2000 aus und erteilte der Bietergemeinschaft IBBA am 17. 11. 2000 den Zuschlag als Bestbieter. Über Wunsch der Beklagten kam es in der Folge zu Änderungen und Überarbeitungen, die im Entwurf der IBBE aus dem Jahr 2003 ihren Niederschlag fanden.

Die Klägerin blieb in einem Verfahren zur Nachkontrolle der Zuschlagserteilung vor dem Bundesvergabeamt erfolglos.

Mit der vorliegenden Klage begehrt die Klägerin Zahlung von 593.568 EUR sA als Entlohnung für die Erarbeitung jener „funktionell-logistischen und gestalterischen Planungs-Leistungen sowie funktionell-logistischen Lösungen", die in den Vorentwurf IBBE 2003 eingeflossen seien. Die Bietergemeinschaft FH habe - entgegen der in der Wettbewerbsausschreibung enthaltenen Vorgabe der Pier-Entwicklung in Rollgasse 80 - auch eine „Variante FH" vorgelegt. Diese habe die Pier-Entwicklung in Rollgasse 70 vorgesehen. Zentraler Gedanke dieser Planungsvariante sei gewesen, eine Überschneidung des Piers mit der unterhalb der bestehenden Flughafenanlage verlaufenden Bahntrasse zu vermeiden. Nach der Ausschreibung wäre nämlich die Erweiterung des Pier Ost größtenteils über der Bahntrasse zu liegen gekommen. Deren Überbauung hätte zu baurechtlichen Überlagerungen und somit zu technischen und funktionellen Problemen geführt und erheblich höhere Produktionskosten nach sich gezogen. Die Wettbewerbsjury habe dieser Lösungsvariante FH im Juni 1999 eine „bessere Übersichtlichkeit", „Funktionalität" und vor allem ein „signifikantes Erscheidungsbild" attestiert. Schon anlässlich der ersten Überarbeitung ihres Projekts habe die Bietergruppe FH auf die technischen Schwierigkeiten im Fall einer Überbauung der Bahntrasse durch die

Terminalerweiterung und Pier-Entwicklung in der Rollgasse 80 hingewiesen. Dessen ungeachtet habe die Beklagte „Variante FH" ausgeschieden. Die Klägerin habe nunmehr Kenntnis des Vorentwurfs IBBE 2003 erlangt. Er zeige gerade die von der Bietergemeinschaft FH entwickelten, ihr gegenüber von der Beklagten ausdrücklich abgelehnten Lösungsvorschläge der Projektvariante FH wie folgt:

1. Die Pier-Entwicklung sei in die Rollgasse 70 verlegt, womit eine Überschneidung mit der Bahntrasse vermieden und die notwendige Unterkellerung für eine unterirdische Gepäckführung gewährleistet werde. Aus der linearen Pier-Entwicklung in Rollgasse 70 ergebe sich nunmehr auch eine spezifische Form des Erscheinungsbildes im Sinne des Projekts FH.

2. Nach Abrücken von der Bahntrasse Richtung Süden werde die Gepäcksführung unter Flur in Ebene -1 vorgesehen, womit auch die geforderte Durchfahrtslichte von 4,5 m an der Pier-Wurzel gewährleistet sei.

3. Die im ursprünglichen Entwurf IBBE vorgesehene Gepäcksführung an der Decke im Erdgeschoss (Ebene 0) habe aufgrund ihres Platzbedarfs das Erfordernis der angegebenen Durchfahrtslichte nicht erfüllt. Dass eine solche Durchfahrtslichte nur in unterschiedlichen Ebenen kreuzungsfrei gelöst werden könne, habe die Bietergemeinschaft FH frühzeitig erkannt.

4. Die ursprünglichen IBBE-Entwürfe hätten die Gepäck-Check-in-Schalter-Inseln linear, begleitend zur Gebäudeform des Terminals angeordnet; nunmehr befänden sie sich - so wie in den Projekten der Bietergemeinschaft FH - im rechten Winkel zur Gebäudeform. Darin liege ein wesentlicher funktioneller und gestalterischer Aspekt.

5. Die Projekte der Bietergemeinschaft FH seien seit jeher durch lineare, sich kreuzende Strukturlinien der baulichen Entwicklung von Terminal/Pier und landseitiger Anbindung gekennzeichnet gewesen. Diese Gestaltung finde sich nunmehr auch im Entwurf IBBE 2003.

Die Beklagte verwende die beschriebenen geistigen und schöpferischen Planungsleistungen der Bietergemeinschaft FH ohne deren Zustimmung oder Entlohnung in rechtswidriger Weise. Die Klägerin begehre daher Bezahlung eines angemessenen Entgelts. Ihr Anspruch gründe sich insbesondere auf § 86 UrhG, § 1041 ABGB und das sonstige Bereicherungsrecht. Nach Auflösung der Bietergemeinschaft FH habe Architekt Dipl. Ing. Dieter H***** seine allfälligen anteiligen Rechte gegen die beklagte Partei an die Klägerin abgetreten, die Klägerin sei daher (allein) aktiv legitimiert.

Die Beklagte beantragt Klageabweisung. Ein Werk im Sinn des Urheberrechtsgesetzes liege nicht vor. Die von der Klägerin vorgeschlagenen Lösungsansätze seien in Fachkreisen bekannte Standardlösungen bzw ein (urheberrechtlich) nicht geschütztes technisches Konzept. Die Pier-Entwicklung in einer von zwei parallel verlaufenden Rollgassen beruhe auf rein technischen Überlegungen. Die Lage des Piers in Rollgasse 70 sei bereits im Masterplan enthalten gewesen, der den Ausschreibungsunterlagen angeschlossen gewesen sei. Die Beklagte habe zunächst Rollgasse 80 vorgesehen und letztlich - zufolge geänderter Prognosen über die Verkehrsentwicklung aufgrund der Geschehnisse des 11. 9. 2001 - die Pier-Entwicklung wieder in Rollgasse 70 zurückverlegt. Die Gepäcksführung auf Ebene 0 oder -1 seien im Flughafenbau verwendete Varianten und international bekannte Standardlösungen. Auch im Zusammenhang mit der Durchfahrtslichte von 4,5 m an der Pier-Wurzel leite sich die nunmehrige unterirdische Gepäcksführung aus übergeordneten Projektüberlegungen ab und sei technisch notwendig. Die ins Treffen geführten Anordnungsvarianten für den Gepäcks-Check-in seien ebenfalls international bekannte Standardlösungen. Die charakteristische Form des Projekts IBBE, nämlich die Kreisgeometrie und das orthogonale Straßensystem seien beibehalten worden. Eine Abtretung der Ansprüche des Dipl. Ing. H***** sei nicht wirksam erfolgt, die Klägerin insoweit nicht aktiv legitimiert. Die Beklagte sei nicht passiv legitimiert, weil nicht sie, sondern die Bietergemeinschaft IBBE eine allfällige Urheberrechtsverletzung begangen habe. Im Übrigen werde auch die Höhe des geltend gemachten Entgelts bestritten.

Das Erstgericht sprach mit Zwischenurteil aus, dass das Klagebegehren von 593.568 EUR samt 4,47 % Zinsen seit 12. 12. 2003 dem Grunde nach zu Recht bestehe und das Zinsenmehrbegehren von 5,47 % nicht zu Recht bestehe.

Zu den beiden prämierten Projekten (SF3 und IBBE) traf das Erstgericht folgende Feststellungen:

Das Projekt IBBE habe die Pier-Entwicklung - den Vorgaben der Auslobung folgend - in Rollgasse 80 vorgesehen und den Pier nach seinem gestalterischen Erscheinungsbild als ausgeprägte Sichel geplant. Die Gepäcksführung sei auf Ebene 0 vorgesehen worden, die Gestaltung des Gepäck-Check-in-Schalters zeige eine lineare, die Gebäudeform begleitende Anordnung.

Das Projekt SF 3 (Stand Juni 1999) entspreche den Vorgaben der Beklagten, insbesondere der geforderten Lage des

Piers in Rollgasse 80. Ein Alternativprojekt (Projekt FH) vom Juni 1999 sehe die Pier-Entwicklung Ost in Rollgasse 70 und die Gepäcksführung im Untergeschoss Ebene -1 vor. Dadurch ergäben sich ausreichende Höhen, um die in der Ausschreibung vorgegebene Durchfahrtslichte von 4,5 m an der Pier-Wurzel zu erreichen. Die Gepäck-Check-in-Schalter seien in Form von rechtwinkelig zur Gebäudeform angeordneten Schalter-Inseln gestaltet, die Erschließung des Terminal-Gebäudes sei mittels eines „Aerowalk" als rasche und funktionale Verbindung zwischen Terminal und Bahntrasse sowie dem Office-Park geplant. Der Entwurf IBBE Stand Juni 1999 sehe einen derart ausgeprägten Aerowalk nicht vor, der sichelartige Charakter seiner Gesamtkonzeption ziehe eine andere Lösung vor.

Im Anschluss an Wettbewerb und Prämierung der beiden Siegerprojekte habe die Beklagte ein Verhandlungsverfahren beschränkt auf die beiden Gewinner des Wettbewerbs durchgeführt, um den weiteren Dienstleistungsauftrag zur Spezifizierung und Folgeplanung eines architektonischen Vorentwurfs an den Bestbieter zu vergeben. Im Zuge dieses Verhandlungsverfahrens sei es über Aufforderung der Beklagten zur ersten Überarbeitung der prämierten Entwürfe gekommen. Die Bietergemeinschaft FH habe beide Entwürfe überarbeitet. Den Entwurf mit Pier-Entwicklung in Rollgasse 70 habe die Beklagte ausdrücklich abgelehnt. Über Aufforderung der Beklagten sei es zu einer zweiten Überarbeitung der Entwürfe gekommen. Während dieser Überarbeitungsphase hätten Gespräche und Kontakte zwischen den Projektanten und der Beklagten stattgefunden, in denen die Lage bzw eine Verlegung des ÖBB-Bahnhofes diskutiert worden sei. Die Bietergemeinschaft FH habe sowohl die Weiterentwicklung des prämierten Entwurfs (Pier-Entwicklung in Rollgasse 80) als Projekt SF 3/4, als auch eine Überarbeitung ihrer Alternative (Pierentwicklung in Rollgasse 70) mit einem von der ÖBB-Trasse abgerückten Vorschlag als Projekt FH 2 vorgelegt, beide stammten vom Februar 2000.

Der überarbeitete Entwurf der Bietergemeinschaft IBBE vom Februar 2000 habe weiterhin die Pier-Entwicklung in Rollgasse 80 und die Gepäcksführung in Ebene 0 vorgesehen, die Check-in-Schalter seien in einer linearen Anordnung begleitend zur Gebäudeform verblieben. Die Einhaltung der 4,5 m Durchfahrtshöhen an der Pier-Wurzel wäre auch bei diesem Entwurf nur schwer möglich gewesen. Den sichelartigen Charakter der gesamten Konzeption als grundlegenden Entwurfsgedanken habe das Projekt IBBE auch im Februar 2000 beibehalten.

Die Beklagte habe in der Folge das Projekt IBBE Stand Februar 2000 ausgewählt und am 17. 11. 2000 der Bietergemeinschaft IBBE den Zuschlag als Bestbieter erteilt.

Über Wunsch der Beklagten sei es in der Folge zu Änderungen und weiteren Überarbeitungen der der Zuschlagserteilung zugrunde liegenden Entwürfe IBBE gekommen. Diese Änderungen hätten in einer faktischen Übernahme von Teilen des Entwurfs FH bestanden. Die Änderungen seien über Wunsch bzw Vorgabe der Beklagten erfolgt. Demnach sehe der Entwurf IBBE Jänner 2003 die Pier-Entwicklung Ost in Rollgasse 70 und den Gepäckstransport im Untergeschoss (Ebene -1), sowie die Gestaltung der Check-in-Schalter in Form von Schalterinseln vor. Diese Konzeption ermögliche die von der Beklagten vorgegebene Durchfahrtslichte von 4,50 m an der Pier-Wurzel. Durch die Pier-Verlegung habe sich die Betonung des sichelförmigen Charakters verringert, demgegenüber sei der Achsen-Charakter des Entwurfs betont worden. Einen Aerowalk entsprechend dem Entwurf FH sehe der Entwurf IBBE 2003 nicht vor.

Zu den einzelnen Planungselementen stellte das Erstgericht noch fest:

(Pier-Entwicklung) Die im Entwurf „Variante FH" 1999 vorgesehene Situierung der Pier-Entwicklung in Rollgasse 70 sei in Abweichung von den Ausschreibungsvorgaben eine klare und eindeutige Variantenlösung, um eine Überschneidung mit der Bahntrasse S 7 zu vermeiden. Sie vereinfache eine für eine Unterflur-Gepäcksanlage notwendige Unterkellerung. Zentraler Gedanke dieser Variantenlösung sei die Lage der Pier-Entwicklung gewesen. Der Lösungsvorschlag sei risikoärmer und in vieler Hinsicht problemloser als eine Entwicklung des Piers in Rollgasse 80. Die Bietergemeinschaft IBBE sei über Wunsch der Beklagten von der ursprünglichen Konzeption der Pier-Entwicklung in Rollgasse 80 im Entwurf Februar 2000 abgegangen und habe die Pier-Entwicklung im Entwurf vom Jänner 2003 in Rollgasse 70 vorgesehen. Die Verlegung der Pier-Entwicklung sei nicht eine bloße technische Optimierung des Projekts, sondern ein gänzlich anderer Lösungsansatz. Die entsprechende Variantenlösung der Bietergemeinschaft FH sei das Ergebnis individueller, planerischer, konstruktiver und schöpferischer Tätigkeit, sie sei im Zusammenhang mit der gesamten Lösungskonzeption zu sehen, nämlich mit zahlreichen anderen planerischen, konstruktiven und schöpferischen Parametern, wie beispielsweise der Entschärfung der Bahnhofsproblematik und der Möglichkeit eines

Untergeschosses. Dieser grundsätzliche Lösungsansatz sei von der Bietergemeinschaft FH eigenständig entwickelt und angeboten worden. Die Gestaltung ergebe sich nicht zwangsläufig aus den vor Ort gegebenen Verhältnissen, sondern sei in planerischen, ökonomischen und konzeptionellen Umständen begründet.

(Gepäcksführung) Der Entwurf IBBE Stand Jänner 2003 sehe entgegen dem der Zuschlagserteilung zugrunde liegenden Entwurf vom Februar 2000 den Gepäckstransport im Untergeschoss (Ebene -1) vor und entspreche damit dem Entwurf der Variante FH aus 1999. Die Ausschreibung habe kein spezifisches System vorgegeben. Die im Projekt IBBE Stand Februar 2000 vorgesehene Gepäckführung hätte eine Verlegung oder maßgebliche bauliche Veränderungen der Bahntrasse oder eine Ausdehnung des Gebäudes in der Höhe erforderlich gemacht, und zwar bedingt durch die Lage der Pier-Entwicklung in Rollgasse 80. Um diese koordinativ und genehmigungsmäßig aufwändigen Maßnahmen zu umgehen, die Durchfahrtshöhen zu gewährleisten und die Bahntrasse nicht verlegen zu müssen, habe die Variantenlösung der Bietergemeinschaft FH die Pier-Entwicklung in Rollgasse 70 vorgesehen. Ihre Konzeption stelle ein maßgebliches entwurfsmäßiges Gedankengut dar, weil es sich um einen grundsätzlichen konzeptionellen Lösungsvorschlag handle, welcher nicht nur die Logistik und die Konzeptionsentscheidung beeinflusse, sondern auch terminliche, koordinative und kostenmäßig maßgebliche Konsequenzen habe. Wenngleich die von IBBE zunächst vorgesehene Lage der Gepäcksführung in Ebene 0 die Problematik einer Bahntrassenverlegung vermieden hätte, so habe doch ein zu lösendes planerisches Problem die Durchfahrtshöhe betreffend bestanden. Die Lösungsvorschläge der beiden Bewerber (Projekt IBBE Februar 2000 und Projekt FH Variante 1999) seien grundsätzlich unterschiedlich gewesen. Auch die Konzeption der Gepäcksführung ergebe sich nicht zwangsläufig aus den vor Ort übergebenen Verhältnissen, sondern sei im Wesentlichen in planerischen, ökonomischen und konzeptionellen Umständen begründet. Die in diesem Punkt erfolgte Änderung des Entwurfs IBBE 2003 sei keine bloße technische Optimierung des dem Zuschlag ursprünglich zugrunde liegenden Projekts.

(Check-in-Schalter) Die in den beiden Entwürfen enthaltenen Lösungsvorschläge (lineare Führung oder Schalterinsel) seien jeweils gängige, jedoch gänzlich unterschiedliche Ausgestaltungen. Die lineare Anordnung führe die im bestehenden Teil des Flughafens Wien derzeit gegebene Situation gedanklich fort. Die rechtwinkelige Anordnung von Gepäcksaufgabeschaltern in Inselform ermögliche eine andere Form des Verkehrsflusses und eine flexiblere Leitung und Steuerung der Bewegungsflüsse eincheckender Passagiere. Beide Systeme hätten unterschiedliche, nicht zuletzt von der Frequenz abhängige Qualitäten. Die gestalterische Lösung des Entwurfs IBBE Jänner 2003 sei der Lösungsvariante der Bietergemeinschaft FH vom September 1999 sehr ähnlich. Die Änderung in den Entwürfen der IBBE ergebe sich nicht zwangsläufig aus den vor Ort gegebenen Verhältnissen, sondern sei im Wesentlichen in planerischen, ökonomischen und konzeptionellen Umständen begründet. Es handle sich nicht um eine bloß technische Optimierung des der Zuschlagserteilung zugrunde liegenden Projekts. Beide Systeme seien in der Flughafenplanung bekannt und würden angewandt, bezüglich der Auswahl eines bestimmten Systems bestehe eine Gestaltungsmöglichkeit des Planers.

(Durchfahrtshöhe) Die Möglichkeit, eine lichte Durchfahrtshöhe von 4,50 m an der Pier-Wurzel leichter oder schwieriger zu erreichen, ergebe sich im Wesentlichen aus der planerischen Entwicklung des Piers in Rollgasse 70 oder 80 und der Gepäcksführung in Ebene -1 oder Ebene 0. Die angegebene Durchfahrtshöhe sei ein vorgegebenes Kriterium und kein grundsätzlicher Lösungsvorschlag.

(Aero-Walk) Der gesamte Entwurf IBBE 2003 sei nach wie vor in Form einer Sichel konzipiert, enthalte im Vergleich zum Entwurf 2000 aber einen stärker betonten Achsencharakter. Ein Aero-Walk als schnelles Verbindungselement, wie es dem grundsätzlichen Entwurfsgedanken des Projekts FH entspreche, sei nicht ausgeführt.

Das Erstgericht stellte ferner noch fest, dass die Preisträger des Wettbewerbs für die zweite Überarbeitung der prämierten Projekte einen Kostenersatz von 150.000 S erhalten hätten. Dipl. Ing. Dieter H***** habe am 26. 9. 2000 seine allfälligen anteiligen Rechte der Bietergemeinschaft FH gegen den Flughafen Wien aus dem Wettbewerb an die Klägerin abgetreten.

In rechtlicher Hinsicht führte das Erstgericht aus, die Entwürfe der Bietergemeinschaft FH seien eigentümliche geistige Schöpfungen, die eine gestalterische und technische Planungstätigkeit erforderten. Sie entsprächen sowohl in ihrer Gesamtheit, als auch in den durch den Entwurf IBBE 2003 übernommenen Teilen (Pier-Entwicklung, Gepäcksführung, Anlage der Check-in-Schalter) der Werkdefinition des Urheberrechtsgesetzes. Deren Verwendung durch die Beklagte als Auftraggeberin für die Weiterentwicklung des Entwurfs IBBE sei durch Werknutzungsrechte oder sonstige

Bestimmungen der Auslobung nicht gedeckt. Die Beklagte habe diese Entwurfsteile ohne Zustimmung der Klägerin nicht für die weitere Projektplanung verwenden dürfen. Sie sei dem Grunde nach verpflichtet, ein Entgelt für die Werknutzung zu leisten. Die Verwendung der geschützten Leistung finde außerhalb der dazu getroffenen Vereinbarung (Auslobung) statt, sodass auch ein Verwendungsanspruch nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts bestehe. Zinsen nach § 1333 Abs 2 ABGB stünden der Klägerin aber nur für - hier nicht vorliegende - Forderungen aus unternehmerischen Geschäften zu.

Das Berufungsgericht wies das Klagebegehren zur Gänze ab. Es sprach aus, dass die ordentliche Revision zulässig sei, weil „die Ableitung von Ansprüchen aus Kenntnissen", denen kein Sonderrechtsschutz zukomme, über den Einzelfall hinausgehende Bedeutung habe; dazu bestehe lediglich vereinzelte, zu speziellen Fallgestaltungen ergangene und in der Lehre teils kritisierte Rechtsprechung.

Bei Werken der Baukunst komme ein urheberrechtlicher Schutz nicht der zweckbezogenen technischen Konstruktion an sich zu, sondern nur dem mit ihrer Hilfe geschaffenen Bauwerk als der Verwirklichung einer künstlerischen Idee zu. Entscheidend sei, ob die zu beurteilende Ausführung einer auf technisch verschiedene Weise zu lösenden Aufgabe nicht bloß als zweckmäßige, sondern zugleich als künstlerische Gestaltung zu werten sei. Dies sei bei den hier maßgebenden Aspekten nicht der Fall. Die Klägerin begründe ihre Variante (Pier-Entwicklung in Rollgasse 70) nicht etwa mit der sich daraus ergebenden Besonderheit des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern mit der technischen Vorteilhaftigkeit im Zusammenhang mit der dadurch vermeidbaren Überschneidung mit der Bahntrasse, sodass sonst auftretende Probleme beim Gepäckstransport und bei der Durchfahrtshöhe gelöst und eine Tieferlegung der Bahntrasse vermeidbar seien. Eine auf technischer Vorteilhaftigkeit beruhende Planung könne urheberrechtlichen Schutz von vornherein nicht in Anspruch nehmen. Anhaltspunkte dafür, dass ästhetisch-optische anstelle technischer Erwägungen für die nunmehrige Terminal-Entwicklung in Rollgasse 70 ausschlaggebend gewesen seien, fehlten. Überdies müsse im Plagiatsstreit eine Übereinstimmung zwischen dem Original und dem Verletzungsgegenstand im schöpferischen Teil bestehen, also in jenem Teil des Originals, der diesem die Einmaligkeit verschaffe. Aus der Gegenüberstellung des Entwurfs FH 1999 mit jenem der IBBE 1999 zeige sich bei Letzterem eine signifikante Kreisform, die vom Terminalgebäude sichelförmig umschlossen werde. Demgegenüber sei der Entwurf der Klägerin von geraden Linien geprägt. Der im Entwurf IBBE 2003 weiter südlich gelegene Pier-Finger reduziere zwar das Ausmaß des sichelförmigen Terminal-Gebäudes, prägend bleibe aber die unverändert dominante Kreisform, sodass auch der Vergleich des jeweiligen Gesamterscheinungsbildes ein Plagiat nicht erkennen lasse. Dasselbe gelte auch für den angesprochenen Teilaspekt, der IBBE-Entwurf Jänner 2003 stelle - wie die Projekte FH - eine lineare Entwicklung Terminal/Pier mit einer ausgeprägten Achse zur landseitigen Anbindung dar. Diese Ansicht lasse das grundlegend unterschiedliche Gesamterscheinungsbild außer Betracht.

Ein urheberrechtlicher Schutz von Werkteilen setze voraus, dass auch der betreffende Teil die Schutzvoraussetzungen erfülle, somit für sich allein die notwendige Individualität als eigentümliche geistige Schöpfung aufweise. Die Teilaspekte 2 und 3 (unterirdische Gepäcksführung und Durchfahrtslichte an der Pier-Wurzel) stünden in unmittelbarem Zusammenhang mit der Frage, ob die Pier-Entwicklung in Rollgasse 70 oder 80 erfolge. Letzterenfalls stelle sich die technische Herausforderung, bei der erforderlichen Durchfahrtslichte von 4,5 m die Gepäcksführung auf dem in Ebene 0 verbleibenden relativ geringen Raum unterzubringen. Verlege man die Pier-Entwicklung in Rollgasse 70, so eröffne sich eine technische Lösungsvariante, nämlich eine unterirdische Gepäcksführung mit der Folge, dass die erforderliche Durchfahrtslichte problemlos erzielbar sei. Der Auswahl der jeweiligen Variante liege somit keine künstlerische, sondern eine zweckmäßige Gestaltung zugrunde, die nicht der Form wegen oder aus Gründen des Geschmacks, der Schönheit oder der Ästhetik gewählt worden sei. Den Entwurfsteilen könne daher ein eigenständiger Urheberrechtsschutz nicht zukommen. Zum Teilaspekt 4 (Check-in-Schalter linear oder inselförmig) lasse der klägerische Entwurf im Hinblick auf die grundsätzliche Bekanntheit beider Varianten und der hier vorliegenden Planungstiefe nicht erkennen, dass dieser Aspekt über die Lösung einer fachgebundenen technischen Aufgabe durch Anwendung der einschlägigen technischen Lösungsmittel hinausgehe. Auch insoweit sei ein urheberrechtlicher Schutz zu versagen.

Eine bereicherungsrechtliche Erstattungspflicht desjenigen, der eine fremde, sonderrechtlich nicht geschützte Leistung eigenmächtig ausnütze und dadurch Vermögensvorteile erlange, bestehe nur unter besonderen Voraussetzungen. Außerhalb des Wettbewerbsrechts bedürfe es dazu eines vorsätzlichen Verstoßes gegen die guten Sitten, der nicht schon dann vorliege, wenn die Kenntnis oder die Schöpfung rein eigennützig in Anspruch genommen werde, sondern

nur, wenn die Nutzung mit einem besonders verwerflichen Verhalten verbunden sei. Die Klägerin könne ihre Forderung nicht auf einen Verwendungsanspruch im Sinn des § 1041 ABGB stützen. Voraussetzung eines jeden Verwendungsanspruchs sei, dass durch die Vermögensverschiebung in irgendeine rechtlich geschützte Position des davon Betroffenen eingegriffen werde. Dies sei hier nicht der Fall.

Die im Zusammenhang mit der Pierentwicklung in Rollgasse 80 stehende Problematik der Überschneidung mit der Bahntrasse sei für jedermann evident gewesen, sodass die Rückkehr zur Variante Rollgasse 70 von vornherein eine vorrangige Option gewesen sei, sodass die Klägerin nicht habe annehmen dürfen, die Beklagte werde eine derartige Planänderung ohne ihre Zustimmung unterlassen. Zur Frage der Gepäcksführung und der grundsätzlichen Anordnung der Check-in-Schalter bestehe keine derartige Lösungsvielfalt, die Grund für eine Annahme sein könnte, der Bauherr werde der Planerin einer bestimmten Variante bereits eine geschützte Position einräumen.

**Rechtliche Beurteilung**

Die Revision der Klägerin ist zulässig und im Ergebnis berechtigt.

Die Rechtsmittelwerberin vertritt die Auffassung, ihre Planungsleistungen seien urheberrechtlich geschützt. Sie habe ein gestalterisch signifikantes Projekt mit Pierentwicklung in Rollgasse 70 im Zusammenhang mit einer funktionsgerechten Verkehrslösung, einer effizienten unterirdischen Gepäcksführung und einer attraktiven Gestaltung des Terminalbereichs als Konzept für eine Problembewältigung entwickelt und eine Planungslösung geliefert, die weder von anderen Wettbewerbsteilnehmern noch von der Beklagten erkannt worden sei; sie habe dabei den durch den Zweck bedingten Gestaltungsspielraum individuell ausgenützt und künstlerisch umgesetzt. Sie habe ihre künstlerischen Vorstellungen mittels ausgearbeiteter Pläne detailliert dargestellt. Selbst wenn diese Gestaltungselemente für sich allein nicht schöpferisch wären, sei die Auswahl und Anordnung der einzelnen Elemente durch das eigentümliche Schaffen der Klägerin geprägt, ihre schöpferische Leistung genieße deshalb Schutz als Sammelwerk. Auch wenn ihre Planung keinen urheberrechtlichen Schutz genösse, stehe der Klägerin jedenfalls ein Verwendungsanspruch nach § 1041 ABGB zu. Als Sache im Sinn dieser Bestimmung seien auch Arbeitsleistungen zu verstehen. Die Beklagte habe in verwerflicher Weise in die Rechtsposition der Klägerin eingegriffen, indem sie die der Klägerin zugeordneten und ihr vorbehaltenen Planungsleistungen rechtswidrig zum eigenen Vorteil genutzt habe. Überdies habe die Beklagte ohnehin vertraglich zugesichert, dass das geistige Eigentum am Projekt beim Projektverfasser verbleibe.

Der Senat hat erwogen:

1. Urheberrechtliche Anspruchsgrundlage:

1.1. Nach herrschender Auffassung können nicht nur Bauwerke, sondern auch deren Modelle, Pläne, Zeichnungen und Entwürfe als Werke der bildenden Künste (§ 3 Abs 1 UrhG) geschützt sein, wenn es sich dabei um eigentümliche geistige Schöpfungen im Sinn des § 1 Abs 1 UrhG handelt (4 Ob 26/00b = MR 2000, 313 - Einreichplanung [Walter]; 4 Ob 127/00f = MR 2000, 316 - Baupläne [Walter]; Loewenheim in Schricker, Urheberrecht³ § 2 dUrhG Rn 155). Voraussetzung ist, dass die individuellen Züge, die das Bauwerk als persönliche geistige Schöpfung qualifizieren, bereits im Entwurf ihren Niederschlag gefunden haben (Höhne, Architektur und Urheberrecht 65 f; BGH GRUR 1979, 464 - Flughafenpläne; von Gamm in Mestmäcker/Schulze, dUrhG § 2 Rn 129; Loewenheim in Schricker, Urheberrecht³ § 2 dUrhG Rn 155).

Mit den Voraussetzungen für die Schutzfähigkeit von Bauwerken als Werken der bildenden Kunst hat sich der Oberste Gerichtshof in seiner Entscheidung 4 Ob 26/00b (= MR 2000, 313 - Einreichplanung [Walter]) auseinandergesetzt. Danach bewegt sich die Baukunst an der Grenze von Technik und Kunst. Bei Werken der Baukunst ist daher ebenso wie bei allen anderen Werken, die eine technische Vorgabe bzw einen Zweck erfüllen, der Gestaltungsspielraum eingeengt, sodass das kreative Ausnutzen dieser Variationsbreite über das Vorliegen eines Werks der bildenden Kunst entscheidet. Von Baukunst kann erst dann die Rede sein, wenn die gestellte Aufgabe auf technisch verschiedene Weise zu lösen und die gewählte Ausführung nicht bloß als zweckmäßige, sondern zugleich als künstlerische Gestaltung zu werten ist. Urheberrechtlicher Schutz kann daher nie der zweckbezogenen technischen Konstruktion an sich zukommen, sondern nur dem mit ihrer Hilfe geschaffenen Bauwerk als der Verwirklichung einer künstlerischen Raumvorstellung. Es muss sich daher um eine individuelle, eigentümliche geistige Leistung handeln, die sich vom Alltäglichen, Landläufigen, üblicherweise Hervorgebrachten abhebt.

Nach herrschender Auffassung sind technische Lösungen für sich allein nicht schutzfähig (4 Ob 41/06t = MR 2006, 204 - Hundertwasserhaus IV; 4 Ob 229/02h = MR 2003, 41 - Hundertwasserhaus II; Grünzweig, Urheberrechtlicher Schutz von Bauwerken, ecolex 2004, 190; Dillenz, Materialien zum österreichischen Urheberrecht [1986] 52), mag es für die technische Idee auch verschiedene Lösungsmöglichkeiten geben (4 Ob 98/06z = MR 2006, 319 - Bauernhaus; RIS-Justiz RS0076654).

Bei Beurteilung des urheberrechtlichen Schutzes eines Bauwerks sind die für seine Gestaltung entscheidenden Parameter Funktion (Gebrauchszweck), Umfeld, technische Lösungsmöglichkeiten und individuelle (künstlerische) Gestaltung des Planenden abzuwägen: Je mehr ein Bauwerk durch Funktion, technische Konstruktion und Umfeld vorgegeben ist, desto deutlicher muss es sich von durchschnittlichen Lösungen gestalterisch abheben, um urheberrechtlich geschützt zu sein. Es bedarf eines „eigenschöpferischen Gepräges", eines ästhetischen Gehalts und eines künstlerisch-geistigen Formgedankens (Höhne aaO 48).

1.2. Nach § 1 Abs 2 UrhG können auch einzelne Teile eines Werks Urheberrechtsschutz genießen und daher auch Teile von Bauwerken urheberrechtlich geschützt sein (4 Ob 98/06z = MR 2006, 319 - Bauernhaus; 4 Ob 80/94 = MR 1994, 204 - Glasfenster [Walter]; BGH GRUR 1988, 533 - Vorentwurf II; BGH GRUR 1989, 416 - Bauaußenkante; Beigel, Urheberrecht des Architekten Rz 43; Ciresa Österreichisches Urheberrecht § 3 Rz 16; Loewenheim aaO § 2 dUrhG Rz 151; Schack, Kunst und Recht I Rz 748). Voraussetzung ist, dass die Teile als solche den urheberrechtlichen Schutzvoraussetzungen genügen (H ö h n e aaO 62; BGH GRUR 1989, 416 - Bauaußenkante; BGH GRUR 1988, 533 - Vorentwurf II).1.2. Nach § 1 Abs 2 UrhG können auch einzelne Teile eines Werks Urheberrechtsschutz genießen und daher auch Teile von Bauwerken urheberrechtlich geschützt sein (4 Ob 98/06z = MR 2006, 319 - Bauernhaus; 4 Ob 80/94 = MR 1994, 204 - Glasfenster [Walter]; BGH GRUR 1988, 533 - Vorentwurf II; BGH GRUR 1989, 416 - Bauaußenkante; Beigel, Urheberrecht des Architekten Rz 43; Ciresa Österreichisches Urheberrecht § 3 Rz 16; LoewenheimaaO § 2 dUrhG Rz 151; Schack, Kunst und Recht I Rz 748). Voraussetzung ist, dass die Teile als solche den urheberrechtlichen Schutzvoraussetzungen genügen (HöhneaaO 62; BGH GRUR 1989, 416 - Bauaußenkante; BGH GRUR 1988, 533 - Vorentwurf römisch II).

1.3. Auch das deutsche Urheberrechtsgesetz (§ 2 Abs 1 Z 4 UrhG) schützt Werke der Baukunst als Werke der bildenden Kunst (siehe die Darstellung bei Höhne aaO 47 ff). Voraussetzung ist, dass das Bauwerk „aus der Masse des alltäglichen Bauschaffens herausragt und das Ergebnis einer persönlichen geistigen Schöpfung ist" (BGH GRUR 1982, 107 - Kirchen-Innenraumgestaltung) oder sich „deutlich von durchschnittlichem Architektenschaffen abhebt" (BGH BauR 1988, 361 - Erdgeschossgrundriss; Höhne aaO 47). Es müssen daher besondere gestalterische Elemente vorliegen, die über das von der technischen Konstruktion oder vom Gebrauchszweck her Vorgegebene oder Übliche hinausgehen und die Individualität zum Ausdruck bringen (Loewenheim aaO § 2 Rn 153 mwN; Nordemann/Vinck in Fromm/Nordemann, Urheberrecht9, § 2 dUrhG Rn 70). Einer allein auf technischen Überlegungen beruhenden Planung eines Flughafens ohne künstlerische Ausdrucks- und Gestaltungsform hat der BGH (GRUR 1979, 464 - Flughafenpläne) den Schutz des Urheberrechts versagt (vgl zu diesem Fragenkomplex auch: Schweizerisches Bundesgericht, GRURInt 1995, 989 - Ausbauprojekt Elementar).1.3. Auch das deutsche Urheberrechtsgesetz (§ 2 Abs 1 Z 4 UrhG) schützt Werke der Baukunst als Werke der bildenden Kunst (siehe die Darstellung bei HöhneaaO 47 ff). Voraussetzung ist, dass das Bauwerk „aus der Masse des alltäglichen Bauschaffens herausragt und das Ergebnis einer persönlichen geistigen Schöpfung ist" (BGH GRUR 1982, 107 - Kirchen-Innenraumgestaltung) oder sich „deutlich von durchschnittlichem Architektenschaffen abhebt" (BGH BauR 1988, 361 - Erdgeschossgrundriss; HöhneaaO 47). Es müssen daher besondere gestalterische Elemente vorliegen, die über das von der technischen Konstruktion oder vom Gebrauchszweck her Vorgegebene oder Übliche hinausgehen und die Individualität zum Ausdruck bringen (LoewenheimaaO § 2 Rn 153 mwN; Nordemann/Vinck in Fromm/Nordemann, Urheberrecht9, § 2 dUrhG Rn 70). Einer allein auf technischen Überlegungen beruhenden Planung eines Flughafens ohne künstlerische Ausdrucks- und Gestaltungsform hat der BGH (GRUR 1979, 464 - Flughafenpläne) den Schutz des Urheberrechts versagt vergleiche zu diesem Fragenkomplex auch: Schweizerisches Bundesgericht, GRURInt 1995, 989 - Ausbauprojekt Elementar).

1.4. Die Frage, ob die im vorliegenden Fall aufgezeigten gestalterischen Elemente im Entwurf der Bietergemeinschaft FH 1999 in ihrer konkreten Ausformung als Verwirklichung einer künstlerischen Raumvorstellung urheberrechtlichen Schutz in Anspruch nehmen können, weil es sich dabei um individuelle, eigentümliche Leistungen handelt, die sich vom

Alltäglichen, Landläufigen und üblicherweise Hervorgebrachten abheben, ist eine durch das Gericht zu lösende Rechtsfrage (4 Ob 41/06t = MR 2006, 204 - Hundertwasserhaus IV; stRsp RIS-Justiz RS0043530; Müller, Das Urheberpersönlichkeitsrecht des Architekten im deutschen und österreichischen Recht 57 f; Höhne aaO 39).

1.5. Unter Bedachtnahme auf die erläuterten Grundsätze sind die von der Klägerin hervorgehobenen Gestaltungselemente des Alternativentwurfs der Bietergemeinschaft FH aus nachstehenden Überlegungen einem urheberrechtlichen Schutz nicht zugänglich:

1.5.1. Pier-Entwicklung in Rollgasse 70:

Die Klägerin nimmt urheberrechtlichen Schutz in Anspruch, weil sie als einzige die von der Ausschreibung abweichende Idee hatte, die Pier-Entwicklung in Rollgasse 70 vorzusehen. Die sich daraus ergebende lineare Form genießt nach deren Auffassung schon als solche urheberrechtlichen Schutz, weil ihre Umsetzung eine charakteristische Weiterführung des Terminals mit großzügigem Raumeindruck sei und eine einfache Orientierung zu den Gate-Positionen ermögliche. Damit werde eine künstlerische und kreative Raumvorstellung (gemeint wohl im Zusammenhang mit der Planung und Umsetzung des Terminalgebäudes) zum Ausdruck gebracht.

Der Alternativvorschlag der Bietergemeinschaft FH 1999 beruht in Ansehung der Pier-Entwicklung primär auf technischen Überlegungen. Die Verlegung der Pier-Entwicklung von Rollgasse 80 in Rollgasse 70 ist allein technisch bedingt. Die Klägerin hat im Verfahren selbst vorgebracht, ihre Variante löse alle Probleme mit der Verlagerung der Bahntrasse, ermögliche eine unterirdische Gepäcksführung und gewährleiste zugleich auch die geforderte Durchfahrtshöhe (4,50 m an der Pier-Wurzel). Nach Auffassung des Senats ist die lineare Ausformung des Baukörpers (Weiterführung des Terminalgebäudes) ein durch die örtlichen Verhältnisse, nämlich die ebenfalls linear verlaufende Rollgasse, vorgegebenes Ergebnis der gewählten technischen Lösung und nicht Ausdruck einer individuellen, sich von durchschnittlichen gestalterischen Lösungen in ästhetischer Weise abhebenden schöpferischen Idee. Auch der Entwurf der Bietergemeinschaft IBBE 1999 sah einen linearen Pierfinger - wenn auch in Rollgasse 80 - vor. In der linearen Pier-Entwicklung selbst kann daher für sich allein ein gestalterisches Schaffen der Klägerin nicht erblickt werden. Auf dem erörterten Kerngedanken aufbauend hat etwa auch der BGH (GRUR 1974, 675 - Schulerweiterung) eine vorgesehene atriumartige Anordnung der einzelnen Baukörper als eine für die betroffenen Zweckbauten durchaus gebräuchliche Bauweise beurteilt, die nicht auf einer schöpferischen Idee beruhe. Ähnlich haben auch deutsche Oberlandesgerichte einen urheberrechtlichen Schutz bei bloß schlichter Baukörperausformung ohne besondere gestalterische Elemente versagt (OLG Saarbrücken GRUR 1999, 420 - Verbindungsgang; vgl OLG Schleswig GRUR 1980, 1072 - Louisenlund). Das OLG Karlsruhe (GRUR 1985, 534) hat eine Architektenleistung, die sich in der durch die gebotene technische Anpassung an Gelände und Standort geforderten Gestaltung erschöpfte, als eine nicht über den Durchschnitt hinausgehende eigenschöpferische Leistung beurteilt (siehe dazu auch Goldmann, Das Urheberrecht an Bauwerken - Urheberpersönlichkeitsrechte des Architekten im Konflikt mit Umbauvorhaben, GRUR 2005, 639 [640]).Der Alternativvorschlag der Bietergemeinschaft FH 1999 beruht in Ansehung der Pier-Entwicklung primär auf technischen Überlegungen. Die Verlegung der Pier-Entwicklung von Rollgasse 80 in Rollgasse 70 ist allein technisch bedingt. Die Klägerin hat im Verfahren selbst vorgebracht, ihre Variante löse alle Probleme mit der Verlagerung der Bahntrasse, ermögliche eine unterirdische Gepäcksführung und gewährleiste zugleich auch die geforderte Durchfahrtshöhe (4,50 m an der Pier-Wurzel). Nach Auffassung des Senats ist die lineare Ausformung des Baukörpers (Weiterführung des Terminalgebäudes) ein durch die örtlichen Verhältnisse, nämlich die ebenfalls linear verlaufende Rollgasse, vorgegebenes Ergebnis der gewählten technischen Lösung und nicht Ausdruck einer individuellen, sich von durchschnittlichen gestalterischen Lösungen in ästhetischer Weise abhebenden schöpferischen Idee. Auch der Entwurf der Bietergemeinschaft IBBE 1999 sah einen linearen Pierfinger - wenn auch in Rollgasse 80 - vor. In der linearen Pier-Entwicklung selbst kann daher für sich allein ein gestalterisches Schaffen der Klägerin nicht erblickt werden. Auf dem erörterten Kerngedanken aufbauend hat etwa auch der BGH (GRUR 1974, 675 - Schulerweiterung) eine vorgesehene atriumartige Anordnung der einzelnen Baukörper als eine für die betroffenen Zweckbauten durchaus gebräuchliche Bauweise beurteilt, die nicht auf einer schöpferischen Idee beruhe. Ähnlich haben auch deutsche Oberlandesgerichte einen urheberrechtlichen Schutz bei bloß schlichter Baukörperausformung ohne besondere gestalterische Elemente versagt (OLG Saarbrücken GRUR 1999, 420 - Verbindungsgang; vergleiche OLG Schleswig GRUR 1980, 1072 - Louisenlund). Das OLG Karlsruhe (GRUR 1985, 534) hat eine Architektenleistung, die sich in der durch die

gebotene technische Anpassung an Gelände und Standort geforderten Gestaltung erschöpfte, als eine nicht über den Durchschnitt hinausgehende eigenschöpferische Leistung beurteilt (siehe dazu auch Goldmann, Das Urheberrecht an Bauwerken - Urheberpersönlichkeitsrechte des Architekten im Konflikt mit Umbauvorhaben, GRUR 2005, 639 [640]).

Vor diesem Hintergrund ist die Lage des Pierfingers in Rollgasse 70, wie auch dessen lineare Baukörperentwicklung insgesamt als zweckmäßige Ausführung der gestellten technischen Aufgabe und nicht als urheberrechtsfähige künstlerische Gestaltung zu beurteilen.

Die Klägerin hat erstmals in der Revision, somit als Neuerung, geltend gemacht, dass Pier Ost als linearem Baukörper im Zusammenhang mit dem Terminalgebäude urheberrechtlicher Schutz deshalb zukomme, weil die Umsetzung der Pier-Entwicklung eine charakteristische Weiterführung des Terminals mit großzügigem Raumeindruck ermögliche, die Passagiere linear und damit übersichtlich von den Flugzeugen zum Terminalgebäude geführt und die „angedockten" Flugzeuge schon von weitem leicht versetzt projiziert, hintereinander sichtbar würden. Überginge man die Neuerungsthematik, so reichte auch eine auf diese Weise beschriebene Raumgestaltung nicht aus, um eine über durchschnittliche Lösungen im Flughafenbau hinausgehende, eigenschöpferische Gestaltungsleistung bejahen zu können, deren unmittelbar erfassbarer ästhetischer Gehalt nicht durch im Vordergrund stehende technische und funktionelle Überlegungen bedingt wäre.

1.5.2. Konzeption der Gepäckskontrolle, Sortier- und Transportanlage:

Die Klägerin macht geltend, die Ausschreibung habe eine spezifische Gestaltung dieser Anlagen nicht vorgegeben. Sie selbst habe frühzeitig erkannt, dass die Pier-Entwicklung in Rollgasse 70 die Gepäcksführung räumlich und dimensional bedingt im Untergeschoss ermögliche. Dadurch sei eine freie und transparente Gestaltung des Terminalbereichs möglich geworden, wie sie die Bietergemeinschaft FH in Plänen und Visualisierungen dargestellt habe. 1999 habe es Unterflurtransportsysteme nicht einmal bei den damals modernsten Flughäfen gegeben. Ihr Lösungsvorschlag sei nicht Stand der Technik, sondern visionäre Konzeption und genieße als eigenschöpferische Leistung urheberrechtlichen Schutz.

Dem ist entgegenzuhalten, dass urheberrechtlicher Schutz nicht der zweckbezogenen technischen Lösung an sich, sondern nur der künstlerischen Formgestaltung zukommt (Grünzweig, Urheberrechtlicher Schutz von Bauwerken ecolex 2004, 190 mwN). Werke der Ingenieurkunst sind als solche nicht urheberrechtlich geschützt (EB zum UrhG 1936 i n Dillenz, Materialien 51, 52). Abgesehen davon, dass die Klägerin die beschriebenen Auswirkungen ihrer Planungslösung auf eine besondere (künstlerische) Raumvorstellung erstmals in der Revision geltend macht, sah der Sachverständige das maßgebliche entwurfsmäßige Gedankengut ihrer Planung darin, dass der „grundsätzlich konzeptionelle" Lösungsvorschlag nicht nur „Logistik und Konzeptionsentscheidung beeinflusst", sondern auch „terminliche, koordinative wie auch insbesondere kostenmäßig maßgebliche Konsequenzen hat". Die Konzeption der Gepäcksanlage mag zwar in technisch-funktioneller Hinsicht durchaus als schöpferische Leistung im Sinn einer individuellen Erarbeitung eines technisch funktionell und kostenmäßig zweckmäßigen Konzepts angesehen werden. Der urheberrechtliche Schutz erfordert jedoch einen besonderen ästhetischen Gehalt der Planung, nämlich einen über Funktion, technische Konstruktion und vorgegebenes Umfeld hinausgehenden künstlerisch-geistigen Formgedanken. Dieser ist bei der vorliegenden Konzeption der Gepäckskontrolle, Sortier- und Transportanlage nicht hervorgekommen.

1.5.3. Die Durchfahrtshöhe an der Pier-Wurzel war in der Ausschreibung vorgegeben. Die Planung der Klägerin erfüllte insoweit technische Notwendigkeiten. Eine über die Lösung der technischen Aufgabe hinausgehende, ein Urheberrecht der Klägerin an diesem Planungsdetail begründende künstlerische Gestaltung ist nicht hervorgekommen.

1.5.4. Terminalgestaltung:

Nach Auffassung der Klägerin sei die Anordnung der Gepäck-Check-in-Schalterinseln für die Terminalgestaltung entscheidend. Sie habe in eigenschöpferischer Leistung ein System gewählt, das im Zusammenhang mit der Anordnung der Schalterinseln eine transparente und offene Gestaltung der Abflughalle gewährleiste. Die vertikal zur Hauptfront der Terminalfassade angeordneten Schalterinseln ermöglichten eine Blickbeziehung ins Freie auf das Vorfeld.

Auch die Innengestaltung - wie etwa Stiegenhäuser, Gänge, von Architekten geplante und ausgeführte Bestandteile wie

Portale und Türen, Stiegengeländer oder Kamine - kann ein Werk der Baukunst sein (4 Ob 106/89 = MR 1991, 25 - Adolf Loos; 4 Ob 80/94 = MR 1994, 204 - Glasfenster [Walter]; BGH GRUR 1999, 230 - Treppenhausgestaltung; BGH GRUR 1982, 107 - Kirchen-Innenraumgestaltung; Schweizerisches Bundesgericht GRURInt 1975, 145 - Ladenumbauprojekt; Ciresa aaO § 3 Rz 17; Loewenheim aaO § 2 dUrhG Rz 150; Nordemann/Vinck aaO § 2 dUrhG Rz 71).

Das Sachverständigengutachten ergab, dass für Gepäck-Check-in-Schalter sowohl Insellösungen (wie hier) als auch lineare Anordnungen oder Mischvarianten in der Flughafenplanung bekannt sind und angewendet werden. Beide Lösungen (Insel und lineare Anordnung) werden auch im IATA Airport Design and Reference Manual angeführt. Demnach kann bei der Beurteilung urheberrechtlichen Schutzes von einem gemeinfreien Gestaltungselement ausgegangen werden. Auch die Verwendung allgemein bekannter, gemeinfreier Gestaltungselemente kann urheberrechtschutzfähig sein, wenn dadurch eine besondere eigenschöpferische Wirkung und Gestaltung erzielt wird (BGH GRUR 1989, 416 - Bauaußenkante; Goldmann, Das Urheberrecht an Bauwerken, GRUR 2005, 639 [640]; N. Schneider, Urheberrechtlicher Schutz von planmäßig festgehaltenen sowie ausgeführten Werken der Baukunst [1996] 49 f). Die Planung von Check-in-Schaltern in Form einer Insellösung kann daher nur dann urheberrechtlichen Schutz genießen, wenn gestalterische Elemente hinzutreten, die eine besondere eigenschöpferische künstlerische Gestaltung (einen besonderen künstlerisch-geistigen Formgedanken) zeigen. Dies ist nach Auffassung des Senats hier nicht der Fall.

1.5.5. Übernahme des planerischen Konzepts „Vogel im Flug", Aerowalk:

Die Klägerin wirft der Beklagten vor, eine das Erscheinungsbild ihres Projekts charakterisierende Strukturlinie übernommen zu haben. Auch wenn sie nicht wie die Klägerin einen „Aerowalk" ausgebildet habe, so zeige das Projekt IBBE 2003 dennoch die in städtebaulicher Hinsicht signifikante Linie im Zusammenhang mit dem typischen Erscheinungsbild „Vogel im Flug" als übergeordnete gestalterische Verbindungsachse zwischen Land-Site (Officepark und Parkhäuser), Air-Site (Terminal und Pier).

Nach ständiger Rechtsprechung entscheidet im Plagiatstreit allein die Übereinstimmung zwischen Original und Verletzungsgegenstand im schöpferischen, somit in jenem Teil des Originals, das diesem das Gepräge der Einmaligkeit gibt (RIS-Justiz RS0076468). Um beurteilen zu können, ob eine Übereinstimmung - sei es ein glattes Plagiat, sei es eine Bearbeitung im Sinn des § 5 Abs 1 UrhG oder eine selbständige Neuschöpfung nach § 5 Abs 2 UrhG - vorliegt, sind beide Werke in ihrer Gesamtheit zu vergleichen (4 Ob 2093/96i = ÖBl 1997, 199 mwN). Auch der BGH stellt zu Architektenplänen und Vorentwürfen bei der Frage nach dem übereinstimmenden Gesamteindruck darauf ab, welche objektiven Merkmale die schöpferische Eigentümlichkeit des Originalwerks bestimmen. Erst dann stellt sich die Frage, ob die Werke trotz der Abweichungen einen übereinstimmenden geistig-schöpferischen Gesamteindruck aufweisen (GRUR 1988, 533 - Vorentwurf II; GRUR 1980, 853 - Architektenwechsel). In der deutschen Rechtsprechung und Lehre ist seit der Entscheidung des BGH GRUR 1957, 391 - Ledigenheim, anerkannt, dass nicht nur die Gestaltung der einzelnen Baukörper, sondern auch ihre Zuordnung zueinander eine schöpferische Leistung des Architekten sein kann (Ahlberg in Möhring/Nicolini, UrhG$^2$ § 2 Rz 117; Bullinger in Wandke/Bullinger, Praxiskommentar zum Urheberrecht$^2$ § 2 UrhG Rz 110; Gerlach, Das Urheberrecht des Architekten und die Einräumung von Nutzungsrechten nach dem Architektenvertrag GRUR 1976, 613 [615]; Loewenheim aaO § 2 dUrhG Rz 154; Schack, Urheber und Urhebervertragsrecht$^3$ Rz 199; Walchshöfer, Der persönlichkeitsrechtliche Schutz der Architektenleistung in FS Hubmann [1985] 469 [470 f]; ebenso Schweizerisches Bundesgericht GRURInt 1995, 989 - Ausbauprojekt Elementar; Höhne aaO 53; N. Schneider, Urheberrechtlicher Schutz von planmäßig festgehaltenen sowie ausgeführten Werken der Baukunst [1996] 109). Davon ausgehend sind der Entwurf der Bietergemeinschaft FH 1999 und der Entwurf IBBE 2003 auf ihre Übereinstimmung zu vergleichen:

Der Kläger sieht den schöpferischen Gehalt des städtebaulichen Projekts FH 1999 in der Zu- und Anordnung der einzelnen Gebäudeteile und Achsen zueinander, sodass „vom Flugzeug aus" ein typisches Erscheinungsbild „Vogel im Flug" symbolisiert werde. Die beiden neuen Piers Ost 2 und West 2 sollen die „Flügel" darstellen.

Das Sachverständigengutachten ergab, dass der im Projekt der Klägerin vorgesehene „Aerowalk" als rasche und funktionale Verbindung mit Achsencharakter ein signifikantes Gestaltungselement mit Anordnung der Baukörper entlang der Achsen ist. Demgegenüber weist die gestalterische und funktionale Konzeption des Projekts IBBE einen sichelartigen Charakter unter gleichzeitiger Auflösung der übrigen Baubereiche innerhalb dieser Sichel auf. Die Verkehrserschließung ist entsprechend dieser Sichelform vorgesehen. Die Verlegung des Pierfingers von Rollgasse 80

in Rollgasse 70 führte zu einer „umfangmäßigen" Verkürzung des sichelartigen Baukörpers und verstärkte den Achsencharakter. Ein dem Projekt FH 1999 vergleichbarer Aerowalk wurde in das Projekt IBBE 2003 nicht übernommen. Zusammenfassend ergeben sich Übereinstimmungen zwischen den Entwürfen FH 1999 und IBBE 2003 im Hinblick auf das gestalterische Konzept der Baukörper bloß durch die optische Verbindungslinie zwischen Officepark und Terminal als einem Teil des Achsenkreuzes und durch die Pier-Entwicklung in Rollgasse 70. Ein dem - von der Klägerin behaupteten - Gesamteindruck „Vogel im Flug" des Entwurfs FH 1999 vergleichbarer Eindruck entstand nicht. Diese gestalterische Eigenart des Projekts der Klägerin wurde somit nicht auf das ProjektIBBE 2003 übertragen.

1.6. Schutz als Sammelwerk

Die Klägerin nimmt für die Gestaltungselemente Pier-Entwicklung in Rollgasse 70, unterirdische Gepäcksführung, Airsite-Verkehrslösung, inselförmige Check-in-Schalter und Aerowalk auch den Schutz als Sammelwerk in Anspruch. Sie meint, Auswahl und Anordnung dieser Elemente sei jedenfalls eine schöpferische Leistung in Gestalt eines Sammelwerks.

§ 6 UrhG schützt Sammlungen, die infolge der Zusammenstellung einzelner Beiträge zu einem einheitlichen Ganzen eine eigentümliche geistige Schöpfung sind. Die jedem urheberrechtlich schutzfähigen Werk notwendige Eigentümlichkeit drückt sich beim Sammelwerk in der Auswahl und/oder der Anordnung der aufgenommenen Beiträge aus. Die Beiträge müssen nach einem bestimmten eigentümlichen Leitgedanken gesammelt gesichtet, geordnet oder auf einander abgestimmt werden (stRsp RIS-Justiz RS0076563;

**Quelle:** Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, http://www.ogh.gv.at

© 2024 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at