

Bericht über den 51. deutschen Verkehrsgerechtstag in Goslar vom 23. 1. – 25. 1. 2013¹⁾

Der Verkehrsgerechtstag in Goslar ist das zentrale Forum, auf dem alljährlich in Deutschland im Rahmen von Arbeitskreisen von Experten Fragen des Verkehrsrechts behandelt und anschließend Empfehlungen verabschiedet werden.

ZVR 2013/72

Das Spektrum reicht vom Zivilrecht über das Strafrecht bis zum Verwaltungsrecht. Die zahlenmäßige Beteiligung ist beträchtlich; die Teilnehmerliste wies 1.725 Personen aus. Am Donnerstagnachmittag wird nach typischerweise drei Referaten jeweils eine Diskussion abgehalten; am Freitagvormittag werden Empfehlungen beschlossen. Dabei geht es zum Teil um Selbstverständlichkeiten, dass etwa zum Schutz von Kindern im Straßenverkehr die Verkehrserziehung zu intensivieren sei. Wo es um kontroverse Themen geht, sind die mit Mehrheit beschlossenen Empfehlungen zumeist weniger von sachlichen Argumenten getragen als vielmehr ein Spiegelbild, welche Interessengruppe ihre „Fußtruppen“ stärker mobilisieren konnte. Erwähnt seien von den öffentlich-rechtlichen Themen der Arbeitskreis (AK) III „Aggressivität im Straßenverkehr“, der AK IV „Geschwindigkeitsmessungen im Straßenverkehr“, der AK V „Reform des Punktesystems“, der AK VII „Ist die Fahrausbildung noch zeitgemäß“ sowie der AK VIII „100 Jahre nach der Titanic: Sicherheit von Fahrgastschiffen in neuer Diskussion“. Nicht bloß erwähnt, sondern kurz berichtet werden soll über die **zivilrechtlichen Themen**:

Im AK I ging es um „**Erwerbsschadensermittlung bei Verletzung vor oder kurz nach dem Berufseinstieg**“.²⁾ Die Bandbreite des möglichen Ersatzes klafft hier sehr weit auseinander, je nachdem, ob man ein optimistisches oder pessimistisches Szenario zugrunde legt. Die Haftpflichtversicherer betonen häufig die Risiken wie die spätere unfallunabhängige Erkrankung oder den konjunkturell bedingten Verlust des Arbeitsplatzes. Nicht immer wird gebührend berücksichtigt, dass das Leben nicht nur aus Risiken, sondern auch Chancen besteht; und es der Schädiger war, der den Geschädigten in die Lage eines Beweisnotstands gebracht hat. Dazu kommt, dass namentlich jugendliche Verletzte sich in einer noch nicht gefestigten Phase ihres Lebens befinden. Die BGH-Rsp erkennt zu Recht, dass aus der Arbeitslosigkeit im Zeitpunkt der Verletzung nicht abgeleitet werden dürfe, dass eine Person ein Leben lang arbeitsunfähig geblieben wäre. Viel hängt vom Vorbringen des klägerischen Anwalts ab. In den Empfehlungen wurde darauf hingewiesen, dass dem sachkundigen Haftpflichtversicherer zwar häufig ein – hoffentlich versierter – Fachanwalt für Verkehrsrecht gegenüberstehe, eine ebensolche Expertise aber beim Gericht fehle, weshalb spezialisierte Spruchkörper bzw. überörtliche Zuständigkeiten gefordert wurden. Eine große Rolle spielt bei der Ermittlung der Höhe häufig ein (meist betriebswirtschaftlicher) SV.³⁾ Auch wenn in Deutschland über einen Mindestlohn diskutiert wird, war man sich zu Recht darüber einig, dass der Gesetzgeber keinen Mindestschaden dekretieren solle. In die Empfehlungen aufgenommen wurde zudem die Verpflichtung des Haftpflichtversicherers zu angemessenen Vorsschusszahlungen, auch wenn die Höhe des Anspruchs noch nicht abschließend geklärt ist.

Der AK II beschäftigte sich mit dem Thema „**Minderjährigenschutz versus Schutz der anderen Unfallbeteiligten – zwei sich ausschließende Prinzipien?**“. Der deutsche Gesetzgeber hat im Jahr 2002 in § 828 Abs 2 BGB bei Unfällen im motorisierten Straßenverkehr die Deliktsfähigkeit von Kindern von 7 auf 10 Jahre hinaufgesetzt, weil nach den Erkenntnissen der Entwicklungspsychologie Kinder, jedenfalls bis zu einem Alter von 10 Jahren, aber häufig bis zu einem solchen von 14 Jahren nicht in der Lage seien, die Gefährlichkeit des Straßenverkehrs in der konkreten Situation zu erkennen und sich demgemäß zu verhalten. Die – trichterliche – Rsp hatte das gesetzgeberische Dictum bis 10 Jahre zur Kenntnis zu nehmen, vermeinte aber häufig, dass sich für ein Kind, das 10 Jahre oder älter sei, nichts geändert habe. In den Empfehlungen wurde insoweit – zu Recht – mehr Einfühlbarkeit gefordert; und sei es unter Einbeziehung eines SV. Ähnliche Probleme stellen sich auch im österr. Recht, wie die von *Pronebner* besprochene E ZVR 2012/213 eindrucksvoll belegt. Womöglich lässt sich der weitergehende Schutz von mj Kindern ohne Beeinträchtigung von Interessen der individuell Geschädigten oder individuell Ersatzpflichtigen erreichen, indem man eine Beschränkung von Regressrechten der SVTr oder eine Einstandspflicht des (Kfz-)Haftpflichtversicherers auch ohne individuelles Verschulden – im österr. Recht nach § 1310 ABGB – bejaht.⁴⁾ Verwiesen sei darauf, dass das Zentralproblem sich nicht in dem Fall stellt, dass das Kind Schädiger ist, sondern bei der Frage des Ausmaßes der Anrechnung eines Mitverschuldens, wenn das Kind verletzt wird.

Der AK VI befasste sich mit dem Thema „**Schadenmanagement der Rechtsschutzversicherer im Verkehrsrecht**“.⁵⁾ Im Kfz-Sachschadenrecht gilt im deutschen Recht – noch – der Satz, dass der Geschädigte der „Herr des Restitutionsgeschehens“ sei. Bemühungen des Schadenmanagements der Haftpflichtversicherer versuchen dieses Prinzip freilich ins Gegenteil zu verkehren. Der Geschädigte wird nach Möglichkeit zu kostengünstigeren Dienstleistern navigiert, seien das nun Werkstätten oder Wrackverwerter. Der in Deutschland mit Vehemenz ausgefochtene Konflikt ist in Österreich weniger brisant, weil in Österreich gewohnheitsrechtlich – anders als in Deutschland – der Kfz-Haftpflichtversicherer den SV auswählt, wodurch eine – offenbar – ausreichende Steuerungs-

1) Bericht über die letzte Tagung s ZVR 2012, 193.

2) Siehe hierzu auch *Herkenhoff*, Erwerbsschadensermittlung bei Verletzung vor oder kurz nach dem Berufseinstieg, NZV 2013, 11 ff.

3) Dazu ausführlich *Ch. Huber*, Die Rolle des (betriebswirtschaftlichen) Sachverständigen bei der Ermittlung des Erwerbsschadens eines Selbständigen im Schadenersatzrecht – ein Beitrag zur Abgrenzung von Rechts- und Tatfrage, in FS Schlager (2012) 817 ff.

4) Dazu *Ch. Huber*, Kinderschutz versus Opferschutz im Straßenverkehr, NZV 2013, 6 ff. Siehe auch *Pardey*, Minderjährigenschutz bei Teilnahme am Straßenverkehr, DAR 2013, 2 ff.

5) Siehe hierzu auch *Samimi*, Auf dem Prüfstand: Das Schadenmanagement der Rechtsschutzversicherer im Verkehrsrecht, NZV 2013, 20 ff.

möglichkeit für die Haftpflichtversicherer gegeben ist. Das Prinzip des Schadenmanagements hat nun auch die Rechtsschutzversicherung erreicht. Anwälte, die bereit sind, zu „ermäßigten“ Gebühren zu arbeiten, werden dem VersN schmackhaft gemacht, indem bei Wahl eines solchen Anwalts der VersN keine Rückstufung bei seiner Prämie hinnehmen muss. Das Prinzip der freien Anwaltswahl wird damit beeinträchtigt. Das hat einerseits Auswirkungen für den Anwaltsstand; andererseits aber auch für den Rechtssuchenden – nicht immer ist der Billigstbieter der beste oder auch nur mit ausreichender Kompetenz ausgestattet; womöglich fehlt es ihm bei Interessenverquickungen auch am nötigen Engagement. Der typische VersN vermag derartige Gefahren freilich nicht im-

mer – ex ante – zu erkennen. In den Empfehlungen wurde ausgesprochen, dass die Unabhängigkeit des Anwalts für eine funktions-tüchtige Rechtspflege unabdingbar sei und dem Rechtssuchenden die freie Anwaltswahl offenstehen müsse. Die RA-Kammer München hat vor dem OLG Bamberg (20. 6. 2012, U 236/11) Recht bekommen, dass eine Bevorzugung bei der Rückstufung bei Wahl des vom Rechtsschutzversicherer vorgeschlagenen Anwalts unzulässig ist. Man darf auf den Ausgang des anhängigen Verfahrens vor dem BGH gespannt sein.

Christian Huber,
RWTH Aachen

[GESETZGEBUNG UND VERWALTUNG]

Bundesrecht

Gerhard Pürstl

Straßenverkehrsrecht

Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (25. StVO-Novelle), BGBl I 2013/39 (RV 2109 AB 2119 BlgNR 24. GP)

Mit dieser Nov haben sich folgende wesentliche Neuerungen bzw Änderungen ergeben:

- Einführung der Begegnungszone (eine Straße, deren Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und Fußgänger bestimmt ist und die als solche gekennzeichnet ist). Parken von Kfz ist dort nur an den dafür gekennzeichneten Stellen erlaubt. Fußgänger dürfen die gesamte Zone benützen. Lenker von Kfz dürfen weder Radfahrer noch Fußgänger gefährden bzw behindern. Erlaubte Höchstgeschwindigkeit: 20 km/h (kann auf 30 km/h erhöht werden).
- Halte- und Parkerleichterungen für Hebammen; Schaffung einer Tafel „Hebamme im Dienst“.
- Menschen mit Behinderungen: Inhabern und Inhaberinnen eines Behindertenpasses nach dem Bundesbehindertengesetz, die über die Zusatzeintragung „Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauerhafter Mobilitätseinschränkung aufgrund einer Behinderung“ verfügen, ist als Nachweis über die Berechtigungen (bisherige Berechtigungen für gehbehinderte Personen) auf Antrag vom Bundesamt für Soziales und Behinderten-

wesen (Verfassungsbestimmung) ein Ausweis auszufolgen.

- Einführung der Fahrradstraße: In einer solchen Straße ist außer dem Fahrradverkehr jeder Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon ist das Befahren mit Fahrzeugen, die auch eine Fußgängerzone befahren dürfen, sowie das Befahren zum Zweck des Zu- und Abfahrens. Die Behörde kann durch V nach Maßgabe der Erfordernisse und unter Bedachtnahme auf die örtlichen Gegebenheiten bestimmen, dass die Fahrradstraße auch mit anderen Fahrzeugen dauernd oder zu bestimmten Zeiten befahren werden darf (Höchstgeschwindigkeit: 30 km/h); das Queren von Fahrradstraßen ist jedenfalls erlaubt.
- Durch V können Ausnahmen von der Benützungspflicht von Radwegen bestimmt werden.
- Verbot des Telefonierens beim Radfahren ohne Freisprecheinrichtung.
- Wird bei einer automationsunterstützten Abstandsmessung nur eine Geschwindigkeitsübertretung festgestellt, so darf hinkünftig auch diese Übertretung geahndet werden.

Inkrafttreten: 31. 3. 2013, 1. 1. 2014

Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVS-Gesetz – IVS-G), BGBl I 2013/38 (RV 1799 AB 2122 BlgNR 24. GP)

Mit diesem Bundesgesetz wurde ein Rahmen zur Unterstützung einer koordinierten und kohärenten Einführung und Nutzung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) geschaffen, und es wurden die dafür erforderlichen allgemeinen Bedingungen festgelegt. Es gilt für den Einsatz intelligenter Verkehrssysteme (IVS) im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern. Maßnahmen zur militärischen Landesverteidigung, zum Schutz der verfassungsmäßigen Einrichtung

gen und ihrer Handlungsfähigkeit sowie der demokratischen Freiheiten der Einwohner und zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit im Inneren überhaupt bleiben von ihm unberührt. Durch dieses Bundesgesetz wird die RL 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, ABl L 2010/207, 1 v 6. 8. 2010, umgesetzt.

Inkrafttreten: 31. 3. 2013

ZVR 2013/73

ZVR 2013/74