

quenz in den Klettergärten, der Klettersport boomt. Dem Gesetzgeber bei Schaffung des § 1319a ABGB aber eine planwidrige Lücke in Bezug auf Klettergärten zu unterstellen, geht mE fehl, dies insb auch deshalb, da die Haftungsreduktion rechtspolitisch ihren Hintergrund auch darin hatte, die zahlreichen Wanderwege etc dem Tourismus zu erhalten.<sup>23)</sup> Für die etwa von *Gloß*<sup>24)</sup> und *Kocholl*<sup>25)</sup> geforderte analoge Anwendung

des § 1319a ABGB verbleibt daher mE kein Raum und erweist sich diese auch als nicht erforderlich, da Klettergärten bzw deren Routen mE zwanglos unter den Wegbegriff subsumiert werden können.

23) *F. Gschnitzer*, Österr Schuldrecht – BT und Schadensersatzrecht<sup>2</sup> 526.

24) *P. Gloß*, Wegehalterhaftung für Kletterrouten? *Zak* 2009/489, 303.

25) *Kocholl*, *ZVR* 2011, 487.

### → In Kürze

**Klettergärten unterliegen bei entsprechender Aufbereitung und Widmung der Regelung des § 1319a ABGB. Der Umfang des Weges hängt von der konkreten Ausgestaltung des Klettergartens im Einzelfall ab.**

### → Zum Thema

#### Über den Autor:

Dr. Norbert Hofer ist Richter (mit Sonderzuständigkeit für Strafsachen nach Alpinunfällen) am LG Innsbruck und Ortsstellenleiter der Bergrettung Telfs. Kontaktadresse: Landesgericht Innsbruck, Maximilianstraße 4, 6020 Innsbruck. E-Mail: [norbert.hofer@justiz.gv.at](mailto:norbert.hofer@justiz.gv.at)

#### Literatur:

*A. Ermacora*, Keine Haftung für Felsausbruch, bergundsteigen 3/10, 22 ff; *A. Ermacora*, Keine Haftung des Alpenvereins für ausgebrochene Felsbrocken, *ZVR* 2011/140; *Kocholl*, Kletter-

route – weniger als ein Weg, bergundsteigen 3/10, 26 ff; *Kocholl*, Nutzungs- und Haftungsfragen bei Wegen, Klettersteigen und Kletterrouten, *ZVR* 2011, 487 (Sonderheft zum Verkehrsrechtstag 2011).

### → Literatur-Tipp



**Auckenthaler/Hofer, Klettern und Recht, 2. Aufl (2011)**

**MANZ Bestellservice:**

Tel: (01) 531 61-100

Fax: (01) 531 61-455

E-Mail: [bestellen@manz.at](mailto:bestellen@manz.at)

Besuchen Sie unseren Webshop unter [www.manz.at](http://www.manz.at)

# Bericht über den 50. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar

vom 25. – 27. 1. 2012

ZVR 2012/103

Der alljährlich in Goslar stattfindende und heuer ein besonderes Jubiläum feiernde Verkehrsgerichtstag, bei dessen Eröffnung auch der Bundespräsident begrüßt werden konnte, befasste sich in seinem **Arbeitskreis I** mit dem Thema „**Ansprüche naher Angehöriger von Unfallopfern**“. Prof. *Staudinger* (Universität Bielefeld) gab einen Überblick über die deutsche Rechtslage; *Reidel* (Swiss Re) skizzierte, welche möglichen zusätzlichen Belastungen auf die Versicherungswirtschaft zukommen könnten, wenn der Ersatzumfang nach dem Standard anderer (namentlich süd-)europäischer Rechtsordnungen ausgeweitet werde; er empfahl den Angehörigen, Lebensversicherungen abzuschließen, wodurch sie das Risiko unabhängig von der Einstandspflicht eines Dritten angemessen abgegolten bekämen. Rechtsanwält Dr. *Wenter* aus Bozen schilderte anschaulich, in welcher Größenordnung Trauerschmerzensgeld nach italienischem Recht gebührt und welche Fallkonstellationen damit angemessen bewältigt werden können.

Die zum Verkehrsgerichtstag erschienenen Begleitaufsätze (*Ch. Huber*, *NZV* 2012, 5 ff; *Luckey*, *SVR* 2012, 1 ff; *L. Jaeger*, *VRR* 2012, 4 ff; *Schwintowski/C.* und *M. Shah Sedi*, *zfs* 2012, 6 ff) machten sich durchgehend für eine Auflockerung der starren deutschen Haltung stark. In allen anderen Rechtsordnungen Europas gebührt unabhängig vom Nachweis einer psychischen Krankheit ein Trauerschmerzensgeld, mögen die Voraussetzun-

gen und der Umfang auch unterschiedlich sein (dazu *Danzl*, *FS* 200 Jahre ABGB [2011] 1633 ff; *Beisteiner*, Angehörigen-schmerzensgeld [2009]). Dazu kommt, dass die Schwelle der psychischen Beeinträchtigung, ab der die Rsp ein Schmerzensgeld zuerkennt, in Deutschland besonders hoch ist. In den **Empfehlungen** wurde dem Gesetzgeber nahegelegt, ein Trauerschmerzensgeld für Ehe- und Lebenspartner sowie Eltern und Kinder einzuführen. Ob und wann es dazu kommt, ist freilich offen. Denkbar ist, dass der BGH (den Vorsitz des Arbeitskreises I führte *A. Diederichsen*, Mitglied des VI. Senats) die Schwelle der psychischen Beeinträchtigung künftig geringer ansetzen wird, ab der er einen Schockschaden bejaht.

Diskutiert wurde auch, ob eine **Erweiterung des Umfangs des Unterhaltersatzes** angebracht sein könnte. Wie im österr Recht (§ 1327 ABGB) knüpft § 844 Abs 2 BGB an das Bestehen einer gesetzlichen Unterhaltspflicht des Getöteten an. Patchworkfamilien sind aber in Deutschland heute – anders als im Jahr 1900 bei Inkrafttreten des BGB – nicht mehr die rare Ausnahme, sondern in beträchtlichem Ausmaß gegeben. Die soziale Wirklichkeit wird durch die Anknüpfung an die gesetzliche Unterhaltspflicht daher nicht mehr adäquat abgebildet. Auch insoweit wurde eine **Empfehlung** an den Gesetzgeber verabschiedet, dieser möge prüfen, ob eine Ausweitung auf faktisch bestehende und/oder ver-

traglich geregelte Unterhaltsberechtigungen sachgerecht sein könnte.

Die Diskussion auf dem wichtigsten deutschen Verkehrsrechtsforum ist auch vor dem Hintergrund der Vorarbeiten zu einem künftigen europäischen Privatrecht zu sehen. Einerseits besteht für den jeweils nationalen Gesetzgeber keine Notwendigkeit eines „vorausseilenden Gehorsams“; andererseits werden dann unumgängliche Änderungen weniger einschneidend sein, wenn

die einzelnen Rechtsordnungen sich im Laufe der Zeit aufeinander zubewegen, ganz abgesehen davon, dass im Wettbewerb um die beste „europäische“ Lösung eine Rechtsordnung nur dann bestehen kann, wenn sie mit ihrer eigenen Regelung nicht im Abseits steht. Das gilt freilich nicht allein für den deutschen Gesetzgeber, sondern auch für Österreich, wo man ebenfalls um die Eckpunkte einer Schadenersatzreform ringt.

*Christian Huber, RWTH Aachen*

## [SCHADENERSATZRECHT]

# Rechtsprechung

ZVR 2012/104

§ 20 Abs 1 StVO;  
§§ 1295 und 1311  
ABGB;  
§§ 9 und 11 EKHG

OGH 17. 2. 2011,  
2 Ob 109/10 h  
(LG Klagenfurt  
17. 3. 2010,  
3 R 295/09 f;  
BG Spittal/D  
22. 10. 2009,  
1 C 849/09 x)

### → Verantwortung für Wildunfall mit Abblendlicht

§ 20 Abs 1 StVO; §§ 1295 und 1311 ABGB;  
§§ 9 und 11 EKHG

Der Grundsatz, dass das Zustandekommen weiterer Auffahrunfälle eine geradezu typische Folge einer Behinderung des Verkehrs durch ein Unfallfahrzeug ist, selbst wenn Aufmerksamkeitsfehler der Lenker auffahrender Fahrzeuge wesentlich dazu beigetragen haben, gilt auch dann, wenn nach einer

#### Sachverhalt:

##### [Unfallstelle]

Am 9. 5. 2009 ereignete sich um 22.22 Uhr auf der D-Bundesstraße im Freiland ein Wildunfall, im Zug dessen zuerst der von Thomas B gelenkte Bekl Pkw und danach der aus der Gegenrichtung kommende Pkw des Kl gegen eine Hirschkuh stießen. Die Bundesstraße war im Unfallbereich „weiträumig übersichtlich“, die Lichtquellen entgegenkommender Fahrzeuge waren schon auf mehrere 100 m deutlich erkennbar. Verkehrszeichen, die auf einen Wildwechsel hingedeutet hätten, waren nicht vorhanden.

##### [Unfallhergang]

Thomas B fuhr zunächst mit 90 bis 100 km/h. Wegen des entgegenkommenden Pkw des Kl schaltete er das Abblendlicht ein, sodass seine Sichtstrecke nur noch

35 m betrug. Die Hirschkuh hatte sich der Bundesstraße über eine rechts von der Fahrbahn ca 2 m tiefer liegende Wiese genähert, überwand dann die Böschung zur Fahrbahn und versuchte, diese zu überqueren. Dabei kam das Tier in die Sichtstrecke von Thomas

B, der seine Geschwindigkeit bis zum Anprall nur noch auf 75 km/h verringern konnte. Durch den Anstoß wurde die Bewegungsrichtung des Tiers abgeändert. Es stürzte rund 12 m bzw 0,5 sek nach der Kollision zu Boden. 40 bis 50 m vom Primärkontakt entfernt wurde das Tier, das noch einmal auf die Beine gekommen war, dann vom Pkw des Kl erfasst. Für beide Fahrzeuglenker war die jeweilige Kollision nicht vermeidbar.

##### [Verfahrensgang]

Der Kl begehrte den Ersatz seines Sachschadens im Ausmaß von € 8.230,-.

Das ErstG wies das Klagebegehren ab. Thomas B treffe kein Verschulden, die Hirschkuh sei erst nach

nächtlichen Primärkollision (zufolge Verstoßes gegen das Gebot des Fahrens auf Sicht) zwar kein Unfallfahrzeug, dafür aber ein verletztes und in seiner Bewegungsfreiheit eingeschränktes Wildtier von beträchtlicher Größe (Hirschkuh) als Hindernis für andere Fahrzeuglenker auf der Fahrbahn einer Freilandstraße liegen blieb.

dem Abblenden in seinen Sichtbereich „eingetaucht“. Mit dem plötzlich auftretenden Hindernis habe er nicht rechnen müssen. Ein Verstoß gegen das Gebot des Fahrens auf Sicht liege nicht vor, der Unfall habe für ihn vielmehr ein unabwendbares Ereignis iSd § 9 EKHG dargestellt.

Das BerG gab dem Klagebegehren statt. Wenn man dem Lenker des BeklPkw nicht ohnehin einen schuldhaften Verstoß gegen das Gebot des Fahrens auf Sicht zur Last legen wolle, sei den bekIP jedenfalls der Entlastungsbeweis nach § 9 Abs 2 EKHG misslungen.

Der OGH gab der Rev der bekIP nicht Folge.

#### Aus den Entscheidungsgründen:

##### [Gebot des Fahrens auf Sicht]

Der aus § 20 Abs 1 Satz 1 StVO abgeleitete Grundsatz des Fahrens auf Sicht bedeutet, dass ein Fahrzeuglenker seine Fahrgeschwindigkeit so zu wählen hat, dass er sein Fahrzeug beim Auftauchen eines Hindernisses rechtzeitig zum Stehen bringen und zumindest das Hindernis umfahren kann. Jeder Kraftfahrer muss daher seine Fahrweise so gestalten, dass der Weg des abzubremsenden Fahrzeugs in der Zeit vom Erkennen eines Hindernisses auf der Fahrbahn bis zum vollen Stillstand des Fahrzeugs nie länger als die durch ihn eingesehene Strecke ist (2 Ob 65/05 f mwN; 2 Ob 148/08 s; 2 Ob 32/10 k; RIS-Justiz RS0074750, RS0074808). Diese Pflicht besteht auch auf Freilandstraßen (8 Ob 48/85).

##### [Fahren mit Abblendlicht]

Fährt ein Kraftfahrer bei Dunkelheit mit Abblendlicht, dann hat er, soweit nicht besondere Umstände die Sicht über die vom Abblendlicht erleuchtete Strecke hinaus ermöglichen, grundsätzlich mit einer Geschwindigkeit zu fahren, die ihm das Anhalten seines Fahrzeugs innerhalb der Reichweite des Abblendlichts gestattet (8 Ob 62/86 mwN; 2 Ob 154/88; vgl auch 2 Ob 55/95;

Die E führt die Judikatur zur Geschwindigkeit bei Abblendlicht und Haftung für Folgeunfälle fort.