

Zeitschrift für

# VERKEHRSS- RECHT



Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,  
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Jänner 2011

01

1 – 36

## Beiträge

**Führt die Verletzung der Winterreifenpflicht zu versicherungsrechtlichen Konsequenzen?** Wolfgang Reisinger ➔ 8

**Merkantile Wertminderung – ein fiktives Problem**  
Friedrich Kamelreiter, Franz Kersche und Bernhard Wielke ➔ 4

## Bericht

**Europäische Verkehrsrechtstage in Luxemburg**  
(Trier XI, Luxemburg IV) Christian Huber ➔ 11

## Rechtsprechung

**Kausalität bei Schockschäden**

Georg Kathrein ➔ 13

**Verjährung des Regressanspruchs bei krankem Deckungsverhältnis**

Christian Huber ➔ 18

**Amtshaftungsanspruch aus rechtswidrig erlassener  
Verwaltungsstrafverfügung** ➔ 32

## Judikaturübersicht Verwaltung

**Automationsunterstützte  
Geschwindigkeitsüberwachung  
durch Gemeinden rechtswidrig** ➔ 33

**Hoher Alkoholkonsum, für sich allein kein Grund für  
amtsärztliche Untersuchung** ➔ 35

# Europäische Verkehrsrechtstage in Luxemburg (Trier XI, Luxemburg IV)

13.–15. Oktober 2010

ZVR 2011/4

Vom 13.–15. 10. 2010 fanden die Europäischen Verkehrsrechtstage (nun schon zum vierten Mal in Luxemburg) statt.<sup>1)</sup> Der Schwerpunkt lag dieses Mal auf zivilrechtlichem Gebiet. Prof. *Schulte-Noelke* (Universität Osnabrück) skizzierte in seinem Eröffnungsvortrag am 13. 10. 2010, wohin die Reise zu einem europäischen Schadenersatzrecht gehen könnte. Er machte aber in seinem Referat deutlich, dass sich nicht einmal schemenartig eine Einigung am Horizont abzeichne, sodass wohl noch viele Zwischenschritte bis dahin erfolgen müssen.

Am folgenden 14. 10. 2010 war der Vormittag der medizinischen Begutachtung gewidmet. Nicht selten ist das Ergebnis im Haftpflichtprozess davon abhängig, wie sich der – medizinische – Sachverständige äußert. Die Gegenüberstellung der Rolle des medizinischen Sachverständigen in der Tschechischen Republik (*Lenka Smetanova*), Griechenland (*Yannis Pantelidis*), Frankreich (*Hélène Béjui-Hugues*) und England (*Clive Garner*) machte deutlich, dass es Parallelen, aber auch große Unterschiede gibt. Vor allem bei Körperschäden geringeren Ausmaßes dominiert die außergerichtliche Regulierung. Je gravierender freilich die Verletzung ist, umso häufiger kommt es zur gerichtlichen Streitaustragung. In den Rechtsordnungen, in denen es ein Punktesystem gibt (so in der Tschechischen Republik und in Frankreich), ist die Bedeutsamkeit des medizinischen Sachverständigen besonders groß. In Griechenland besteht ein sehr großer Freiraum – alles ist möglich; in England wird demgegenüber penibel darauf geachtet, dass sich der Sachverständige auf sein Gebiet beschränkt. Die Entscheidung trifft dann das Gericht. In der Tschechischen Republik und in Frankreich wird verlangt, dass die Sachverständigen ihr Expertenwissen durch eine Prüfung bescheinigt erhalten haben (Tschechische Republik) bzw durch Fortbildungen jeweils auf dem neuesten Stand halten (Frankreich). Die liberalere Haltung in England führt dazu, dass es Angelegenheit der Parteien ist, den jeweils kundigen Experten herauszufinden. Typischerweise wird in England sowohl einer auf Seiten des Geschädigten als auch des Ersatzpflichtigen tätig. Während in vielen Rechtsordnungen ein medizinischer Experte dazu tendiert, eine Omnikompetenz für sich in Anspruch zu nehmen, wird in England penibel darauf geachtet, dass der jeweilige Experte sein Fachgebiet auch nicht überschreitet. Der englische – medizinische – Sachverständige wird schon deshalb sein Augenmerk darauf richten, weil ein Fehler, sei es auch einer kraft Einlassungsfahrlässigkeit, zu Kostenfolgen sowie zur eigenen Haftung führt. Gutachten englischer Sachverständiger haben einen bloß narrativen Charakter, während in Frankreich mit der Festlegung eines Punktwerts im Rahmen des *Barème* eine bestimmte Schadenshöhe indiziert ist. Gerade bei Verkehrsunfällen mit Auslandsbezug können diese unterschiedlichen Traditionen zu erheblichen Komplikationen führen.

Der erste Teil des Nachmittags stand unter dem Titel „Geschädigter und Sozialversicherungsträger versus KH-Versicherung des Verursachers“. Inhaltlich ging es um Konkurrenzprobleme zwischen dem Verkehrsunfallopfer und dem Sozialversicherungsträger, wenn durch die Ersatzleistung nur ein Teil des

Schadens gedeckt wird. Im Einleitungsreferat machte der Verfasser des Tagungsberichts deutlich, dass zwischen der Ebene der Haftung und der Deckung zu unterscheiden ist. Selbst im deutschsprachigen Raum gibt es Unterschiede bei der Konkurrenz von Geschädigtem und Sozialversicherungsträger in den Fällen eines betraglich eingeschränkten Schadenersatzanspruchs wegen Mitverschuldens oder einer Betragsbeschränkung wegen bloßer Verwirklichung eines Gefährdungshaftungstatbestands. Während die Schweiz dem Geschädigten ein Vorrecht einräumt, ist die Rechtslage in Deutschland und Österreich unterschiedlich. Bei einer Kürzung des Anspruchs wegen Mitverschuldens kommt es in Deutschland zu einer anteiligen Kürzung des Anspruchs des Geschädigten und des Sozialversicherungsträgers, während dem Sozialversicherungsträger im österreichischen Recht – ohne ausdrückliche gesetzliche Regelung – vom OGH ein Quotenvorrecht zugestanden wird. Bei betraglich begrenzter Haftung wegen Verwirklichung eines Gefährdungshaftungstatbestands wird in Deutschland angenommen, dass die Regressgläubiger nachrangig zu befriedigen sind, wobei umstritten ist, ob das nur für sachlich kongruente Ansprüche gilt. In Österreich genießen nach § 15 Abs 2 EKHG Kapitalforderungen Vorrang vor Rentenforderungen. Ein besonderer sachlicher Grund lässt sich dafür nicht ins Treffen führen. Zuzugestehen ist, dass das einfach ist. Die – alleinige – Maßgeblichkeit dieses Kriteriums ist freilich kein Ausdruck einer besonders hohen Rechtskultur.

Bei beschränkter Deckung genießen im österr Recht alle Gläubiger den gleichen Rang; lediglich ein gerichtlich festgestellter Schmerzensgeldanspruch hat Vorrang. Im deutschen Recht kommt es darauf an, ob es sich um eine „normale“ oder eine Pflichthaftpflichtversicherung handelt. Während bei ersterer alle Ansprüche gleichrangig sind, kommt es bei einer Pflichthaftpflichtversicherung zu einer differenzierten Rangfolge. Vorrang genießt der Geschädigte mit seiner nicht gedeckten Schadensspitze, wobei Personenschäden Vorrang vor Sachschäden eingeräumt wird, Regressansprüchen der Privatversicherer Vorrang vor solchen der Sozialversicherungsträger und diesen wiederum vor jeglichem Anspruch der öffentlichen Hand. So stimmig nach Wertungsgesichtspunkten eine solche Abfolge auch sein mag, so wenig nachvollziehbar ist die Unterscheidung zwischen einer normalen und einer Pflichthaftpflichtversicherung. Rechtspolitisch wäre es nach meiner Ansicht ein Befreiungsschlag, in all diesen Konstellationen – Mitverschulden, betragliche Haftungsbeschränkung sowie nicht ausreichende Deckungssumme – dem Geschädigten einen Vorrang einzuräumen. Das wäre nicht nur einfach, sondern würde dem Prinzip Rechnung tragen, dass der Sozialversicherungsträger auch in solchen Fällen leisten muss, in denen kein Ersatzpflichtiger einstandspflichtig ist. Der Regress dient somit der Vermeidung einer Bereicherung beim Geschädigten sowie einer aus präventiven Gründen unerwünschten Verhinderung der Entlastung des Schädigers. →

1) Zu den Tagungen der Vorjahre s die Berichte ZVR 2006, 149; ZVR 2007, 198; ZVR 2008, 256 und 489; ZVR 2010, 15.

Prof. *Hubert Groutel* (Bordeaux) berichtete, dass die französische Rechtsordnung das strukturell gleiche Problem zu bewältigen hat. Während der Gesetzgeber dem Verkehrsunfallopfer einen Vorrang eingeräumt hat, korrigiert das die Cour de Cassation durch Zubilligung eines Vorrangs zugunsten des Sozialversicherungsträgers. Zu solchen Korrekturen sieht sich das französische Höchstgericht legitimiert, weil offenbar der Wortlaut undeutlich ist und Auslegungsspielräume zulässt. Was in Deutschland seit Jahrzehnten unbestritten ist, das beginnt sich in der französischen Rechtsordnung gerade erst zu entwickeln, nämlich die Beschränkung des Regressanspruchs auf die jeweils sachlich kongruente Leistung. Bislang war vom Regress auch der Immaterialschaden erfasst, der in den romanischen Rechtsordnungen – wie etwa auch Frankreich – sehr viel differenzierter ausfällt als das Schmerzensgeld in Deutschland und Österreich.

Dr. *Wolfgang Reisinger* (Vienna Insurance Group) machte deutlich, dass das Schmerzensgeld als Schadensposten häufig überschätzt wird. Von den sonstigen Aufwendungen für den Personenschaden ist es in den untersuchten Konstellationen häufig so, dass der Regress des Sozialversicherungsträgers zu einer erheblichen Beschneidung der Ansprüche des Verletzten oder der Hinterbliebenen führt. Sein Plädoyer lautete ebenfalls: Abschaffung des Vorrechts der Sozialversicherungsträger, sofern man diesen überhaupt einen Regress zubilligen soll. Auch wenn es für den Haftpflichtversicherer gleichgültig ist, an wen er die begrenzte Deckungssumme auszahlt, würden gute Gründe dafür sprechen, diese dem Verkehrsunfallopfer direkt zukommen zu lassen. Bedeutsam ist in diesem Zusammenhang die statistisch belegte Tatsache, dass Fälle mit schweren Personenschäden in der Praxis selten sind. Das führt dazu, dass sich Verminderungen des Regresses beim Sozialversicherungsträger wirtschaftlich kaum auswirken, während sie für das betroffene Verkehrsunfallopfer von zentraler Bedeutung sind. Dr. *Bernhard Pabst* (Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung, Berlin) hat darauf hingewiesen, dass die Ausgestaltung des Regresses für den Sozialversicherungsträger – anders als für den Haftpflichtversicherer – zwar nicht neutral sei; die wirtschaftlichen Auswirkungen seien aber so minimal, dass jedenfalls er persönlich keine besonderen Hindernisse gegen eine Einführung eines generellen Vorrechts des Verkehrsunfallopfers sieht.

*Sergey Razuvan* (Moskau) und Mag. *Josef Schörghuber* (AVUS) berichteten über „Erfahrungen bei der Regulierung von Kfz-Unfällen mit russischer Beteiligung“. Die Einbeziehung in das „europäische System“ ist dort gerade erst im Aufbau. Bei einer durchschnittlichen Jahresprämie für die Kfz-Haftpflichtversicherung von € 44,- sowie einer Deckungssumme von ca € 4.000,- für Personenschäden und € 3.000,- für Sachschäden kann man sich vorstellen, dass eine Schadensregulierung nach (west-)europäischen Standards auch nicht annähernd möglich ist; häufig reicht das nicht einmal für die Rechtsverfolgungskosten. Auch verwies *Razuvan* darauf, dass in Russland die Kfz-Haftpflichtversicherungsprämie von den Menschen als – verkappte – Steuer empfunden werde. Angesichts eines durchschnittlichen Monatseinkommens von € 150,- ist die Prämie dann ohnehin beträchtlich. Wenn freilich russische Fahrzeuge im Ausland Unfälle verschulden, ist die Einstandspflicht mitunter wesentlich höher. Genannt wurde eine Summe bei einem Unfall in Finnland in der Größenordnung von € 200.000,-. Mag. *Josef Schörghuber* er-

gänzte diesen Bericht durch weitere statistische Zahlen und Erfahrungen von AVUS. Von den 30 Mio Fahrzeugen sind 12 Mio in Moskau und 5 Mio in St. Petersburg zugelassen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Angesichts der aus westeuropäischer Sicht exorbitant niedrigen Kfz-Haftpflichtversicherungssummen hat er ein ganzes Bündel an Versicherungen aufgezählt, die jeder – zu Hause – abschließen sollte, ehe er sich auf russisches Hoheitsgebiet begibt.

Abgeschlossen wurde der Donnerstag durch Referate von Prof. *Maria José Rangel de Mesquita* (Universität Lissabon) sowie Dr. *Teresa Paula Dinis Cardoso* (Grüne Karte Büro Portugal, Lissabon). Diese hatten zum Gegenstand „Versicherungsrechtliche Entwicklungen sowie die Stärkung des Opferschutzes in Portugal“. Aus Platzgründen kann darauf nicht näher eingegangen werden.

Am 15. 10. berichteten Prof. *Ansgar Staudinger* und Dr. *Michael Buse* über „Erfahrungen zu Rom II und Brüssel I“. Von den vielen überaus interessanten Ausführungen seien zwei herausgegriffen. *Staudinger* plädierte für die Möglichkeit der Zustellung der Klageschrift im Inland an den dortigen Schadenregulierungsbeauftragten des einstandspflichtigen ausländischen Kfz-Haftpflichtversicherers. Das hat den Vorteil der Entbehrlichkeit der Übersetzung sowie des inländischen Zustellrechts. Sollte der EuGH das nicht gutheißen, wäre eine solche Möglichkeit auf alle Fälle legislativ zu verankern. *Buse* wies darauf hin, dass so mancher Kfz-Haftpflichtversicherer – bei Verdacht des Versicherungsbetrugs, nur dann? – durch eine negative Feststellungsklage an seinem Sitz verhindert, dass ein Gericht am Wohnsitz des Geschädigten über den Streitfall entscheidet.

*Adriana Miekina* (EU-Kommission, Brüssel) sowie Mag. *Verena Pronebner* (ÖAMTC Wien) befassten sich abschließend mit der „Umsetzung des EU-Rahmenbeschlusses zur Vollstreckung von Geldstrafen“. Es wurde ein Resümee in der Weise gezogen, dass der Austausch der Daten zwar aufgrund einzelner bilateraler Verträge wie dem zwischen Deutschland und Österreich funktioniere, nicht aber auf EU-Ebene. Die Verfolgung von Verkehrssündern im Ausland funktioniere noch nicht im gewünschten Ausmaß, woran auch der EU-Rahmenbeschluss nichts geändert habe.

Die einzelnen Referate sollen demnächst in einem zusammenhängenden Text ins Netz gestellt und unter [www.eu-verkehrrecht.org/ievr-internet-de](http://www.eu-verkehrrecht.org/ievr-internet-de) abrufbar sein. Manche Präsentationen sind es schon derzeit. Bedeutsam waren nicht nur die gehaltenen Vorträge, sondern auch die dazu geführten Diskussionen. Die Simultan-Übersetzung in die Sprachen Deutsch, Englisch, Französisch und Italienisch ermöglichte es den allermeisten, das Geschehen in der jeweiligen Mutter- oder doch einer vertrauten Sprache zu verfolgen. Die über 200 Teilnehmer(-innen) haben einen anregenden Kongress erlebt, der auch nächstes Jahr (12.-14. 10. 2011) in Luxemburg stattfinden wird. Es wäre zu wünschen, dass noch mehr Teilnehmer(innen) aus Österreich an dieser für das europäische Verkehrsrecht so bedeutsamen Tagung teilnehmen und auf diese Weise an der Gestaltung des europäischen Rechts mitwirken, wird doch die Kommission auf die dort geführten Diskussionen sowie die Expertise des Instituts für Europäisches Verkehrsrecht bei einschlägigen europäischen Reformvorhaben gewiss zurückgreifen.

*Christian Huber, RWTH Aachen*