

Zusammenfassung

Die seit etwa zehn Jahren bestehenden Bemühungen der Haftpflichtversicherer, Reha-Management zu betreiben, werden von allen Seiten begrüßt und auch unterstützt. Der große Vorteil des Systems liegt in der Freiwilligkeit für alle Beteiligten. Auch wenn von einer klassischen Win-Win-Situation gesprochen wer-

den kann, liegen die Vorteile des Reha-Managements eher auf Seiten des Unfallopfers als auf Seite des Privatversicherers. Während das Unfallopfer keine Nachteile zu befürchten hat, ist der Vorteil des Privatversicherers in Relation zum Organisationsaufwand relativ bescheiden und liegt wohl eher im nicht pekuniären Imagebereich.

→ Zum Thema

Über den Autor:

Dr. Wolfgang Reisinger ist Leiter einer zentralen Leistungsabteilung der Wiener Städtischen Versicherung und stv. Leiter des Schadensausschusses im Versicherungsverband. Er ist auch Seminarvortragender und seit vielen Jahren durch eine Vielzahl von Veröffentlichungen auf dem Gebiet

des Versicherungsrechts in Erscheinung getreten.

E-Mail: w.reisinger@staedtische.co.at

Vom selben Autor erschienen:

Versicherungsrechtliche Entscheidungen – aufbereitet für die Praxis (Lose-Blatt-Sammlung, 1995–2009); Wem nützt die Altfahrzeugeverordnung? ZVR 2009/186; Nochmals: Ist ein stehendes Kraftfahrzeug im Betrieb? ZVR 2009/65.

Europäischer Verkehrsrechtstag in Luxemburg (Trier X)

15. – 16. Oktober 2009

ZVR 2010/5

Auf dem diesjährigen – auf 1 ½ Tage verkürzten – Kongress stand am ersten Tag die Frage der Regulierung von Schadensfällen bei schwer(st)en Personenschäden auf der Tagesordnung.¹⁾ Es ging weniger um das Entschädigungsniveau, sondern um die Frage, welche Institutionen in den einzelnen Rechtsordnungen – ob überhaupt und wie – zusammenwirken. Dargestellt und diskutiert wurde das anhand von 3 konkreten Fällen unter Bezugnahme auf die Rechtslage in 13 Mitgliedsstaaten. Ziel des Austauschs sollte nicht die Verabschiedung einer EG-RL oder EG-VO sein. Vielmehr sollten die Mitgliedsstaaten voneinander lernen. Betont wurde, dass es um das Wohl des Geschädigten gehe. Dieser solle nach seiner schweren Verletzung möglichst umfassend rehabilitiert werden, sodass er (s)eine berufliche Tätigkeit wieder aufnehmen könne. Das ist freilich – bestenfalls – die halbe Wahrheit. Die ganze liegt darin, dass Versicherungsträger, in erster Linie der Kfz-Haftpflichtversicherer, der bei einer Einstandspflicht seines VersN den Schaden letztlich tragen muss, Geld investiert in der Hoffnung und mit dem Kalkül, dass er per Saldo seine Leistungen reduzieren kann. In dieses Bild passt der Hinweis des österr. Referenten Dr. Reisinger von der Wiener Städtischen Versicherung, dass die Haftpflichtversicherung ihre Leistungen des Reha-Managements einstellen könne, wenn sich der Verletzte nicht engagiert beteilige oder sich das nicht mehr rechne.²⁾

Beteiligt an der Integration des Verletzten in das Berufsleben sowie dessen Befähigung zur möglichst eigenständigen Lebensführung, also einer solchen ohne fremde Hilfsleistungen, ist eine Vielzahl von Beteiligten. Das Spektrum reicht vom Arbeitgeber, SozVersTr, Haftpflichtversicherer, Anwalt bis zur Reha-Gesellschaft. Letztere, häufig Tochtergesellschaften eines Versicherungsunternehmens, haben hier ein „neues“ Betätigungsfeld gefunden. Trotz deren Entlohnung, also deren eigenem Profit, soll der Geschädigte von ihrem Einschreiten einen Nutzen ziehen; zudem soll sich deren Engagement für den Haftpflichtversicherer iS einer Kostenersparnis rechnen. Eine solche Win-Win-(Win-)Situation ist selten. Sie macht stutzig. Besonders bedeutsam ist dabei,

dass eine solche Betreuung vom – hoffentlich fachkundigen – Rechtsanwalt des Geschädigten begleitet wird. Während Dr. Reisinger das als notwendiges Korrelat der Lenkung des Verletzten durch einen Reha-Dienst befürwortete, berichtete Frola (Vertreter eines Haftpflichtversicherers aus Italien), dass italienische Haftpflichtversicherer nach den dortigen Gepflogenheiten bisher eine Kapitalabfindung gezahlt und das weitere Schicksal der verletzten Person nicht weiter verfolgt haben. Soweit das der Fall war, wurden Anwälte auf Seiten des Geschädigten vom Haftpflichtversicherer eher als Störfaktor empfunden.

Wie groß das Interesse des (österr., deutschen und schweizerischen) Haftpflichtversicherers an einer solchen Steuerung aber ist – man könnte auch zum Ausdruck bringen, wie großzügig und warmherzig er sich einbringt –, lässt sich daraus ableiten, dass Kosten für ein Reha-Management – nach Aussage von Dr. Reisinger – auch dann zu 100% vom Haftpflichtversicherer übernommen werden, wenn der Schadenersatzanspruch wegen eines Mitverschuldens des Geschädigten nur in einem quotenmäßig geminderten Ausmaß besteht. Ob das jeder Haftpflichtversicherer so handhabt, mag dahingestellt bleiben. Dogmatisch lässt sich ein ungekürzter Anspruch des Geschädigten nämlich nicht begründen.

In vielen Rechtsordnungen, so namentlich in der Schweiz, Deutschland und Österreich sorgen SozVersTr für alle Verletzten für deren Wiedereingliederung. Die Bedeutsamkeit der Rolle des Haftpflichtversicherers bei einer von dessen VersN zu verantwortenden Verletzung einer Person ist abhängig vom Umfang und der Raschheit der jeweiligen Sozialversicherungsleistungen. Diese Effizienz ist in Deutschland und Österreich besonders hoch, wenn es sich um einen Arbeitsunfall handelt und die Rehabilitation in die Zuständigkeit der gesetzlichen Unfallversicherung

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

2) Siehe hierzu dessen Thesen-Beitrag in diesem Heft (ZVR 2010/4).

fällt. Dr. *Reisinger* hat als Vertreter Österreichs durchaus überzeugend darauf hingewiesen, dass der Haftpflichtversicherer gegenüber dem SozVersTr generell im Vorteil sei, als dieser rascher und flexibler handle; darüber hinaus habe der Haftpflichtversicherer infolge seiner Pflicht zur Bildung von Rückstellungen nicht nur den Augenblick im Fokus, sondern auch die Belastungen in der Zukunft. Dazu komme, dass die Beistellung von Know-how sowie die Kostenkontrolle durch den Rückversicherer dazu führen, dass die Betreuung des Verletzten ständig verbessert und effizienter ausgestaltet werde.

Als **Quintessenz des Ländervergleichs** kann folgender Gedanke genannt werden: Es kommt nicht allein darauf an, welche Globalsumme an den Verletzten ausbezahlt werde. Vielmehr könne durch dessen fürsorgliche Betreuung sowie die widmungsgemäße Verwendung von Schadenersatzleistungen viel für dessen Wiedereingliederung getan werden. Vor diesem Hintergrund hat der Verfasser dieses Berichts als Teilnehmer eines Round-Table-Gesprächs auf folgenden Umstand hingewiesen: Die Schmerzensgeldbeträge bei Schwerstverletzten sind in Deutschland dreimal so hoch wie in Österreich. Bei den Pflegedienstleistungen ist es genau umgekehrt. Während das als Kapitalbetrag ausbezahlte Schmerzensgeld womöglich alsbald versickert und die potentiellen Erben darauf warten, tatsächliche zu werden, um an diesen Vermögenswert heranzukommen, ist bei einer Pflegegeldrente eher gewährleistet, dass die Angehörigen sich um das Fortleben des Pflegebedürftigen bemühen, weil davon die Abgeltung ihres Arbeitskräfteeinsatzes abhängig ist. Insofern dient die Gewichtung von Schmerzensgeld und vermehrten Bedürfnissen im österr Recht eher dem Wohl des Verletzten als der im deutschen Recht beschrittene Weg, so jedenfalls die conclusio der auf dieser Konferenz verglichenen unterschiedlichen Systeme.

Die einzelnen Länderberichte können auf der Homepage des Instituts für Europäisches Verkehrsrecht (www.eu-verkehrsrecht.org) abgerufen werden. Geplant ist darüber hinaus, die einzelnen Länderberichte laufend zu aktualisieren und in einigen Jahren einen neuerlichen Vergleich auf diesem Gebiet zu unternehmen.

Am zweiten Tag referierte *Postema* von der Europ Kommission, welcher Handlungsbedarf nach Einführung des Rom-II-Abkommens bestehe. Während das Parlament gefordert hatte, dass bei Auslandsunfällen die Entschädigung nach der Rechtsordnung des Unfallopfers erfolgen solle, hat sich die Kommission grundsätzlich für die Rechtsordnung des Unfallorts entschieden, was sich in Art 4 Abs 1 Rom-II-VO durchgesetzt hat. Lediglich eine Bedachtnahme auf die Rechtsordnung des Geschädigten im Hinblick auf die Heilung und Nachsorge wurde im Erwägungsgrund 33 verankert. Darüber hinaus muss bis zum Jahr 2013 ein Bericht vorliegen, welche Auswirkungen die konkrete Ausgestaltung gezeitigt haben wird. Nach diesem Zeitplan hat die Kommission dem Rat bis zum Jahr 2011 einen Bericht vorzulegen. Am 27. 10. 2009 wird ein Expertengespräch mit den Mitgliedsstaaten abgehalten, wie es weitergehen soll, wobei auch die Frage der unterschiedlichen Verjährung (Länge der Frist, Hemmung, Unterbrechung) behandelt werden soll.

Postema meinte, dass kein Änderungsbedarf bestehe, wenn man die potentiellen Geschädigten ausreichend unterrichte. Bei der Verjährung von Ansprüchen mag es damit getan sein; für den schwer verletzten Geschädigten, der bloß einen Bruchteil seines Schadens ersetzt bekommt, wird das aber ein schwacher Trost sein. Allenfalls würde dies zu einer Ankurbelung eines Versicherungsprodukts der Wiener Städtischen Versicherung führen, bei dem sich ein potentielles Verkehrsunfallopfer gegen das Risiko versichern kann, bei drittverschuldeten Verkehrsunfällen im

Ausland unterentschädigt zu werden. Bei Abschluss dieser Versicherung erhält er dann Ersatz in dem Umfang, als hätte der Unfall im Inland stattgefunden. Ein derartiges Problem dürfte sich nach Einschätzung des Berichtverfassers freilich nicht dadurch auf europ Ebene lösen lassen, dass man alle – betroffenen – Bürger Europas zu VersN der Wiener Städtischen Versicherung macht. Die Schadensposten im Rahmen der allgemein anerkannten *restitutio in integrum* mag man weiterhin der Rechtskultur der jeweiligen Rechtsordnung überantworten. Es wäre aber schon viel erreicht, wenn bei der Bemessung die jeweilige Kaufkraftparität am gewöhnlichen Aufenthaltsort des Verletzten maßgeblich wäre, wie das auch dem allseits anerkannten Ausgleichsprinzip entspricht; beim immateriellen Schaden wird das schwieriger sein als beim Vermögensschaden.

Entsprechend einer nun schon mehrere Jahre bestehenden Übung, die Rechtslage einer bestimmten Rechtsordnung darzustellen, hat Prof. *Grouitel* (Bordeaux) über Besonderheiten des französischen Haftpflicht- und Privatversicherungsrecht berichtet. Seit 1985 setzt eine Haftung nach französischem Recht nicht mehr Kausalität, sondern bloß Verwicklung in einen Unfall voraus. Bedeutsam ist das etwa bei einer Massenkarambolage, bei der der Fahrer des letzten auffahrenden Fahrzeugs für den Schaden des ersten – meist – nicht mehr kausal ist; eine Verwicklung ist hingegen sehr wohl gegeben. Bedeutsam ist zudem, dass der Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Insassen) viel umfassender ist als in Deutschland und Österreich. Bei deren Personenschäden kommt es zu keiner Kürzung wegen eines Mitverschuldens, wenn diese jünger als 16 oder älter als 70 Jahre sind. Aber auch für die sonstigen schwachen Verkehrsteilnehmer wird der Anspruch nur gekürzt, wenn eine unentschuldbare grobe Fahrlässigkeit außergewöhnlicher Schwere vorliegt. Die Cour de Cassation hat das bisher nur in einem einzigen Fall bejaht.

Nach Umsetzung der 5. KH-RL muss der Kfz-Haftpflichtversicherer auf ein entsprechendes Begehren des Geschädigten innerhalb von drei Monaten ein Angebot unterbreiten oder mit einer begründeten Ablehnung reagieren. Daneben bleibt die im französischen Recht seit 1985 bestehende Pflicht des Kfz-Haftpflichtversicherers erhalten, innerhalb von acht Monaten seit dem Unfall von sich aus tätig zu werden und dem Verkehrsunfallopfer, das einen Personenschaden erlitten hat, ein konkretes Angebot zu unterbreiten. Unterbleibt das, ist der doppelte Verzugszins von derzeit 7,58% zu bezahlen sowie eine bis zu 15% betragende Buße an den Garantiefonds. Diese Sanktionen haben zur Beschleunigung der Regulierung in Frankreich beigetragen.

Abschließend berichtete Prof. *Brenner* von der Universität Jena, dass der in einem RL-Entwurf vorgesehene Haftung des Halters eines Fahrzeugs für Verwaltungsgeldbußen, die gegen den Fahrer wegen Übertretung von Verkehrsnormen im Ausland verhängt und von inländischen Verwaltungsstellen durchgesetzt werden sollen, Grundprinzipien des Grundgesetzes entgegenstehen. Nach dem Lissabon-Vertrag könnte ein Mitgliedsstaat eine solche RL blockieren, weshalb es zu dieser wegen des Vetos Deutschlands nicht kommen werde. Und im Übrigen müsse ja in Europa nicht alles vereinheitlicht werden. Aus der Perspektive des österr Rechts sind wegen der seit Jahren bestehenden Anonymverfügung die Skrupel weniger groß. Zudem möge man die Konsequenz der Ausklammerung Deutschlands aus einer solchen RL bedenken: Die Raser aller Mitgliedsstaaten würden überall in der EU verfolgt werden können; allein für Deutsche im EU-Ausland würde ein Freibrief bestehen. Das hätte mindestens ein „Geschmäckle“!

Christian Huber, RWTH Aachen