

Er muss nicht nur jeder erdenkbaren Gefahr begegnen, sondern auch solche zumutbaren Sicherheitsmaßnahmen treffen, die ein verständiger und umsichtiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger, Mensch für ausreichend halten darf, um andere Personen vor Schaden zu bewahren (zum Veranstalter einer Bobschlitten-Konkurrenz: 7 Ob 636/87 ZVR 1988/107).

#### [Begriff des Veranstalters]

„Veranstalter“ im Rechtssinn ist, wer die Gefahrenlage schafft, indem er ein Rennen oder – dem gleichzuhalten – ein Training organisiert und durchführt, damit also einen gefährlichen Zustand herbeiführt und während des Rennens andauern lässt (NJW 1975, 533; 2 Ob 526/93 ZVR 1994/29). Es ist also maßgeblich, wer unmittelbaren Einfluss auf den Ablauf und die Organisation der gefährlichen Veranstaltung hat. Dass dies nach den maßgeblichen Feststellungen die Bekl war, die das Training in jeder Hinsicht organisierte, kann nicht bezweifelt werden. Sie mietete die Rodelbahn für Trainingszwecke an und bediente sich einer Angestellten des Betreibers im Zielbereich für Zeitmessung und Startfreigabe, ohne dass ein Vertragsverhältnis zwischen den einzelnen Rodlerinnen und der Betreiberin in irgendeinem Zusammenhang zu erkennen wäre. Dass nicht der Betreiber der Rodelanlage Veranstalter im Rechtssinn sein kann, geht schon daraus hervor, dass dieser keinerlei Sicherheitsvorkehrungen zur Verfügung zu stellen hatte. Allein die Bekl bestimmte, welche Rodler in welcher Reihenfolge und unter welchen Gegebenheiten Trainingsläufe zu absolvieren hatten. Die Bekl finanzierte das Trainingslager zur Gänze und lud damit die Rodler ein, sich auf ihr bekannte Gefahren zu ihren Bedingungen einzulassen. Dadurch unter-

scheidet sich der vorliegende Fall von jenem, der Gegenstand der E 7 Ob 636/87 ZVR 1988/107 war. Dort war die Betreiberin einer Bob- und Rodelkunsteisbahn Veranstalterin eines international besetzten Bob-Trainings, weshalb die Haftung des Bahnbetreibers aufgrund eines hier gar nicht relevanten Vertrags mit Schutzwirkung zugunsten Dritter bejaht wurde und sich die Frage nach einer Haftung gem § 1313 a ABGB nicht stellte. Auch in der E 8 Ob 58/06 x ging es um die Haftung des Betreibers von Schipisten, die einem Trainingslehrgang eines Landesschiverbands zur Verfügung gestellt wurden, wobei dem Betreiber der Schipiste die Absicherung der für Rennläufer vorgesehenen Bereiche oblag. Auch in 7 Ob 314/97 w wurde die Verantwortlichkeit eines Schipistenbetreibers für ein Privatschirennen bejaht, welches dieser auch veranstaltet hatte.

#### [Hilfspersonen des Bahnbetreibers als Erfüllungsgehilfen]

Insofern sind all diese Fälle, die teilw auch von der Rev herangezogen werden, mit dem vorliegenden nicht zu vergleichen und indizieren daher keineswegs eine Unrichtigkeit der rechtlichen Beurteilung des BerG. An der Haftung der Bekl ändert auch der Umstand nichts, dass die den Unfall verursachende Startfreigabe nicht unmittelbar von ihr selbst gesetzt wurde, sondern von einem Unternehmen, dessen sich die Bekl zu diesem Zweck bei der ansonsten zur Gänze von ihr organisierten Veranstaltung bediente. Die vom BerG vorgenommene Qualifikation als Erfüllungsgehilfenhaftung nach § 1313 a ABGB steht in Einklang mit dazu ergangener Rsp (vgl 4 Ob 251/06 z JBl 2007, 588). Die Bekl haftet damit für das Verschulden der Angestellten des Betreibers der Rodelbahn.

#### Anmerkung:

Der vorliegende Fall ist durch einige Besonderheiten gekennzeichnet: Der bekl Rodelverband hat die Trainingswoche auf einer ausländischen Bahn organisiert, finanziert und auch durchgeführt. Für die Benützung der Bahn hat er der Betreiberin zwar ein Entgelt geleistet. Anders als in den angeführten E 8 Ob 58/06 x und 7 Ob 314/97 w (über die Verkehrssicherungspflichten des Betreibers eines Schigebiets bei der Durchführung von Schirennen) oblagen der Betreiberin der Bahn aber nicht die Absicherung der Bahn und die Überlassung

des dafür erforderlichen Personals, sondern allein die Durchführung einiger Hilfsdienste. Für die Sicherheit der Trainingsteilnehmer muss daher der Rodelverband als Veranstalter des Trainings und als Vertragspartner der Rodler eintreten. Die Bereitstellung einer Sportanlage für ein Rennen oder ein Training durch deren Betreiber führt demnach nicht ipso iure zu dessen Haftung für die Verletzung von Verkehrssicherungspflichten. Zur Beurteilung dieser Frage ist vielmehr auf die Umstände des Einzelfalls abzustellen.

*Georg Kathrein*

ZVR 2008/203

§ 59 KFG;

§§ 1, 21 KHVG

OGH 12. 3. 2008,

7 Ob 267/07 a

(LG Wien

26. 6. 2007,

37 R 557/06 w;

BG Leopoldstadt

28. 9. 2006,

41 C 1757/05 h)

### → Auswirkungen der Umstrukturierung der ÖBB auf Haftpflichtversicherungspflicht für Fuhrpark

#### § 59 KFG; §§ 1, 21 KHVG

Beim 3. Ausnahmefall (von der allgem Kfz-Haftpflichtversicherung) nach § 59 Abs 2 KFG kommt es nicht auf das Eigentum des Bundes am Kfz, sondern an der Verkehrsunternehmung an, wozu auch

jene zählen, die infolge Dazwischenschaltung allein vom Bund beherrschter Gesellschafter letztlich (wirtschaftlich) im alleinigen Eigentum des Bundes stehen („wirtschaftliche Eigentümereigenschaft“; hier: ÖBB Postbus GmbH).

#### Sachverhalt:

##### [Beteiligte Fahrzeuge und Versicherer]

Die Kl ist Haftpflichtversicherer eines Fahrzeugs, dessen Lenker am 24. 11. 2004 einen Unfall allein ver-

schuldete, bei dem der bei der Bekl haftpflichtversicherte, im Eigentum der ÖBB Postbus GmbH gestandene Bus beschädigt wurde. Die Kl bezahlte an die ÖBB Post-

Bus GmbH den Klagsbetrag an Kosten für ein Ersatzfahrzeug.

### [Umstrukturierungen der ÖBB]

Der Bus wurde im Jahr 1994 für das BMöWV, GDion für die Post- und Telegraphenverwaltung zugelassen. Im Zulassungsschein sind seither keine Änderungen eingetragen. In der Folge kam es zu einer Reihe von Umstrukturierungen: die ÖBB-Betriebsverwaltung des Bundes wurde in eine ÖBB Holding AG umgewandelt. Aus dieser wurde die ÖBB Personen Verkehr AG, aus dieser die Postbus AG und aus dieser wiederum die ÖBB Postbus GmbH ausgegliedert, wobei an letzterer Mag. Andrea E treuhändig für die ÖBB 0,07% der Anteile hält. Über diese Beteiligungen ist der Bund 100%iger Eigentümer geblieben.

### [Tätigkeitsfeld der ÖBB Postbus GmbH]

Das Haupttätigkeitsfeld der ÖBB Postbus GmbH liegt im Linienverkehr. Neben dem Betrieb der Linienbusse wird im geringen Ausmaß Reiseverkehr betrieben. Die Werkstätten der GmbH sind nur geringfügig nach außen geschäftlich tätig, sie dienen zu 80 bis 90% der „Servicierung“ der unternehmenseigenen Busse. Der Anteil der Werkstätten beträgt etwa 4%, der durch die Buswerbung erwirtschaftete Umsatz weniger als 1% des Gesamtumsatzes der GmbH.

### [Haftpflichtversicherungsvertrag zwischen ÖBB Postbus GmbH und bekl Haftpflichtversicherer]

Am 1. 1. 2003 schloss die Rechtsvorgängerin der ÖBB Postbus GmbH, die Österr Postbus AG, mit der Bekl als führendem Versicherer eines Vers-Konsortiums einen HaftpflichtVersvertrag ab, von dem auch der unfallbeteiligte Bus umfasst war. Der VersVertrag wurde nicht unter Konditionen abgeschlossen, die für Fahrzeuge zur Anwendung kommen, welche einer HaftpflichtVers gem § 59 Abs 1 KFG unterliegen (Pflichtversicherung). Sowohl bei den Vertragsparteien als auch bei der Zulassungsbehörde herrschte die Rechtsansicht, dass aufgrund der Beteiligungsverhältnisse, die letztlich zum Bund führten, keine (Pflicht-)HaftpflichtVers gem § 59 Abs 1 KFG nötig sei. Dementsprechend stellte die Bekl der Zulassungsbehörde niemals eine VersBestätigung aus und es wurde nur eine MindestVersumme von € 7,3 Mio, die erheblich unter der für den Bereich der (Pflicht-)HaftpflichtVers vorgeschriebenen Deckungssumme von etwa € 30 Mio liegt, eingedeckt. Die Zulassungsbehörde hob weder die Zulassung des Fahrzeugs mangels Vorliegens der gesetzlich vorgeschriebenen Deckungssumme auf, noch wurde eine Meldung an die Bekl erstattet, wonach diese nunmehr als Pflichthaftpflichtversicherer hafte.

### [Beiderseitiger Prozessstandpunkt; E der Vorinstanzen]

Die Kl begehrt von der Bekl den Ersatz der von ihr getragenen Kosten für das Ersatzfahrzeug der ÖBB Postbus GmbH gem § 21 Abs 4 KHVG.

Die Bekl beantragt die Klagsabweisung mit der Begründung, dass der zwischen ihr und der ÖBB Postbus GmbH bestehende HaftpflichtVersVertrag lediglich auf Freiwilligkeit beruhe und die Bekl nicht Pflichthaft-

pflchtversicherer sei. § 21 Abs 4 KHVG gelte nach § 1 Abs 3 KHVG jedoch nur bei Pflichtversicherungen.

Beide Vorinstanzen wiesen das Klagebegehren ab. Der OGH gab der Rev der KlP nicht Folge.

### Aus den Entscheidungsgründen:

#### [Zum Ausnahmetatbestand des § 59 Abs 2 KFG]

Für Kfz, die zum Verkehr zugelassen sind, muss eine den Vorschriften des KHVG idgF entsprechende Kfz-HaftpflichtVers, auf die österr Recht anzuwenden ist, bei einem zum Betrieb dieses VersZweigs in Österreich berechtigten Versicherer bestehen (§ 59 Abs 1 KFG). Fahrzeuge im Besitz des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Ortsgemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern, der von diesen Gebietskörperschaften unter ihrer Haftung betriebenen Unternehmungen sowie Fahrzeuge von Verkehrsunternehmungen im ausschließlichen Eigentum des Bundes sind von der im Abs 1 angeführten VersPflicht ausgenommen (§ 59 Abs 2 KFG). Das KHVG gilt für die HaftpflichtVers von Fahrzeugen, die nach den Vorschriften des KFG (ua) zum Verkehr zugelassen sind (§ 1 Abs 1 KHVG).

#### [Rechtsfolge: keine Anwendung der KHVG-Regeln über die Pflichthaftpflichtversicherung]

Auf die HaftpflichtVers von Fahrzeugen, die unter § 59 Abs 2 KFG fallen, sind die §§ 9 und 18 bis 25 KHVG nicht anzuwenden (§ 1 Abs 3 KHVG). Der 4. Abschn des KHVG, zu dem auch § 21 KHVG gehört, wird mit „Besondere Vorschriften für die PflichtVers“ überschrieben. In § 21 KHVG ist der Anspruchsverzicht geregelt. Verzichtet der VersN rechtswirksam auf Ansprüche auf Ersatz von Mietkosten eines Ersatzfahrzeugs einschließlich eines Taxis und des Verdienstentgangs wegen der Nichtbenutzbarkeit des Fahrzeugs, die ihm gegen Personen zustehen, die durch einen HaftpflichtVersVertrag für ein unter § 59 Abs 1 KFG fallendes Fahrzeug versichert sind, so gebührt ihm ein Nachlass v 20 vH von der vereinbarten Prämie (§ 21 Abs 1 KHVG). Hat der geschädigte VersN einen Verzicht gem Abs 1 nicht geleistet, so steht dem Versicherer des Schädigers im Schadenfall der Ersatz seiner durch die Abgeltung der in Abs 1 angeführten Ansprüche entstandenen Aufwendungen durch den Versicherer des Geschädigten zu (§ 21 Abs 4 KHVG).

#### [Anwendungsfall des § 59 Abs 2 KFG nicht Eigentum des Bundes an Kfz, sondern an der Verkehrsunternehmung maßgeblich]

§ 59 Abs 2 KFG normiert als Ausnahmetatbestand von der allgemeinen Kfz-HaftpflichtVers drei Fälle: 1. das Fahrzeug steht im Besitz des Bundes oder anderer Gebietskörperschaften oder 2. im Besitz von Unternehmungen, die von Gebietskörperschaften unter ihrer Haftung betrieben werden oder 3. es handelt sich um Fahrzeuge von Verkehrsunternehmungen im ausschließlichen Eigentum des Bundes. Die ersten beiden Fälle scheiden hier aus, weil der Bus nach den Feststel-

In einer GrundsatzE klärt der OGH, dass trotz Umstrukturierung der ÖBB sowie Ausgliederung der ÖBB Postbus GmbH (weiterhin) keine Pflicht dieses Unternehmens zum Abschluss einer Pflichthaftpflichtversicherung besteht, solange der Bund alleiniger „wirtschaftlicher“ Eigentümer bleibt, der das Verkehrsunternehmen betreibt; der Kfz-Haftpflichtversicherer des Schädigers hat deshalb keinen Regressanspruch gem § 21 KHVG gegen den Haftpflichtversicherer der geschädigten ÖBB Postbus GmbH.

lungen weder im Besitz des Bundes noch von Unternehmungen stand, die von Gebietskörperschaften unter ihrer Haftung betrieben wurden, handelt es sich doch bei der Eigentümerin und Besitzerin des Busses um eine GesmbH, für die der Bund naturgemäß nicht haftet. Zu prüfen ist also der dritte Fall, nämlich ob der Bus von Verkehrsunternehmungen im ausschließlichen Eigentum des Bundes besessen wurde. Im dritten Fall geht es also nicht, wie die Rev unterstellt, um das Eigentum des Bundes am Fahrzeug, sondern um das Eigentum des Bundes an der Verkehrsunternehmung.

Eine andere Lesart, nämlich, dass das Fahrzeug im ausschließlichen Eigentum des Bundes stehen müsste, kommt deshalb nicht in Betracht, weil es sich hierbei um einen (engeren) Unterfall des ersten Ausnahmetatbestands (Besitz) handeln würde, die keiner gesonderten Normierung bedürft hätte. Beim dritten Ausnahmefall kommt es auch nicht auf die Haftung des Bundes für die Verkehrsunternehmung an sich an, was – entgegen der Ansicht der RevWerberin – nicht zu einer Einschränkung der Haftung gegenüber dem Geschädigten führt. Liegt nämlich der Ausnahmetatbestand vor, so regelt § 59 Abs 2 KFG weiter, dass die privilegierten Fahrzeugbesitzer, dh im dritten Ausnahmefall der Bund als Eigentümer der Verkehrsunternehmung, bei Schäden, für die ohne die eingeräumte Ausnahme eine Kfz-HaftpflichtVers zu bestehen hätte, für Personen, die mit ihrem Willen beim Betrieb des Fahrzeugs tätig sind, in gleicher Weise und in gleichem Umfang einzutreten haben wie ein Haftpflichtversicherer bei Bestehen einer den Vorschriften des KHVG 1994 idgF entsprechenden Kfz-HaftpflichtVers. Dies bedeutet für den vorliegenden Fall, dass der Bund aufgrund des Gesetzes wie ein Haftpflichtversicherer für Schäden haftet, die von Lenkern von Fahrzeugen von Verkehrsunternehmungen, die in seinem ausschließlichen Eigentum stehen, verursacht werden. Diese Verpflichtung entfällt nur insoweit, als eine (freiwillige) Kfz-HaftpflichtVers abgeschlossen wurde (§ 59 Abs 2 letzter Satz KFG).

#### [Auslegung „im ausschließlichen Eigentum des Bundes“]

Auslegungsbedürftig ist die Wendung „im ausschließlichen Eigentum des Bundes“. Der AB (abgedruckt auch in *Dittrich/Veit/Rassl, Kraftfahrrecht II*<sup>2</sup> § 59 KFG 3) führt dazu aus, dass die ausdrückliche Ausnahme von der HaftpflichtVers für Fahrzeuge von Verkehrsunternehmungen im ausschließlichen Eigentum des Bundes im Hinblick auf die neue Rechtsstellung der ÖBB aufgrund des BBG erforderlich gewesen sei. Dadurch solle sichergestellt werden, dass die Fahrzeuge der ÖBB, wie auch schon bisher, von der gesetzlichen HaftpflichtVers ausgenommen seien.

Daraus ergibt sich der Wille des Gesetzgebers, dass die Ausnahmebestimmung auch alle jene Verkehrsunternehmungen betreffen soll, die infolge Dazwischenschaltung allein vom Bund beherrschter Gesellschaften letztlich (wirtschaftlich) im alleinigen Eigentum des Bundes stehen. Eine Beschränkung des Ausnahmetatbestands auf eine unmittelbare Beteiligung des Bundes an der Verkehrsunternehmung würde den erkennbaren Intentionen des Gesetzgebers zuwiderlaufen. Es kommt bei diesem Ausnahmetatbestand nicht auf eine allfällige

Haftung des Bundes als Gesellschafter, sondern auf dessen wirtschaftliche Eigentümereigenschaft an. Durch § 59 Abs 2 KFG ist in diesem Fall dessen Haftung für allfällige Schäden, die nicht durch die freiwillige HaftpflichtVers gedeckt sind, sichergestellt.

#### [Beurteilung der Eigentumsverhältnisse]

Im vorliegenden Fall ist der Bund unstrittig letztlich der alleinige (wirtschaftliche) Eigentümer der Verkehrsunternehmung. Er ist zu 100% Gesellschafter der ÖBB Holding AG, die ihrerseits zu 100% Gesellschafterin der ÖBB ist, die zu 99,93% Gesellschafterin der ÖBB Postbus GmbH ist. Die 0,07% Anteile wurden treuhändig für die ÖBB gehalten. Die Einschaltung eines Treuhänders schadet aber nicht. Der Treuhänder hat zwar das Vollrecht, hat dieses aber nur im fremden Interesse und auf Weisung des Treugebers im Außenverhältnis auszuüben (vgl *Strasser in Rummel, ABGB*<sup>3</sup> § 1002 Rz 42 a), sodass auch diese Anteile wirtschaftlich gesehen im Eigentum der ÖBB Postbus GmbH standen. Die ÖBB Postbus GmbH stand daher iSv § 59 Abs 2 KFG im ausschließlichen Eigentum des Bundes.

#### [Tätigkeitsspektrum der ÖBB Postbus GmbH]

Aufgabe der ÖBB Postbus GmbH war es vor allem, den öffentl Verkehr zur Beförderung von Personen und Gütern abzuwickeln. Sie nahm diese Aufgaben im Interesse des Bundes als ausschließlichem Eigentümer iSv § 59 Abs 2 KFG wahr. Insofern ist sie ein Verkehrsunternehmen, auch wenn sie noch andere Tätigkeiten verrichtet. Als ein Verkehrsunternehmen im ausschließlichen Eigentum des Bundes bedarf es für den am Unfall beteiligten Bus keiner PflichthaftpflichtVers.

#### [Schlussfolgerung: wegen § 1 Abs 3 KHVG keine Anwendung des § 21 KHVG]

Infolge § 1 Abs 3 KHVG ist § 21 KHVG nicht anzuwenden, weil der Bus unter § 59 Abs 2 KFG fällt. Gleiches ergibt sich zusätzlich noch aus der gemeinsamen Überschrift des 4. Abschn, der sich nur auf Pflichtversicherungen bezieht (und weiters aus der RV 80 BlgNR 23. GP 14 zum KrÄG 2007). Für den Bus wurde daher zu Recht nur ein freiwilliger HaftpflichtVers Vertrag mit der Bekl abgeschlossen. Schon aus diesem Grund kann von einem Vertrag zu Lasten Dritter nicht gesprochen werden.

#### [Normzweck des § 21 KHVG]

Durch § 21 KHVG sollte überdies gewährleistet werden, dass letztlich derjenige Versicherer die Kosten für die Inanspruchnahme von Mietwagen oder Taxis trägt, der die dafür vorgesehene Prämienzahlung erhalten hat (RV 1681 BlgNR 18. GP 13). Diese Kosten sollten daher vom Versicherer des Geschädigten an den Versicherer des Schädigers zu ersetzen sein, weil durch den prämienvirksamen Verzicht eines VersN auf diese bestimmten Schadenersatzansprüche die Versicherungsgemeinschaft von den Kosten solcher Schadensleistungen entlastet wird, die nicht für alle VersN von wesentlicher Bedeutung sind (7 Ob 116/01 m mwN = SZ 74/93). Die Bekl hat bei der freiwilligen HaftpflichtVers ebenfalls keine (zusätzliche) Prämie erhalten, sodass ihr Einstehen nach § 21 Abs 4 KHVG dem Sinn der Be-

stimmung zuwiderlaufen würde. Die Kl übersieht bei ihrer Argumentation auch, dass sich der Verzicht nach § 21 KHVG ausschließlich auf Ansprüche bezieht, die gegen Personen bestehen, die durch einen Haftpflicht-VersVertrag für ein unter § 59 Abs 1 KFG fallendes Fahrzeug versichert sind. Vom Verzicht und dem Prämiennachlass sind daher von vornherein Ansprüche aus Schäden, die an Fahrzeugen entstehen, die unter § 59 Abs 2 KFG fallen, nicht umfasst.

#### [Berücksichtigung des Risikos bei der Prämienkalkulation]

Abgesehen davon kann im Verhältnis zwischen den verfahrensbeteiligten Versicherern keine Ungleichbehandlung erkannt werden, wenn § 21 Abs 4 KHVG aufgrund des zwischen den Parteien geschlossenen Vertrags nicht zur Anwendung kommt, weil die Versicherer bei ihrer Prämienkalkulation die dargelegte Gesetzeslage nach dem KFG und KHVG berücksichtigen.

#### [Vergleich mit der Rechtslage ohne Abschluss einer Kfz-Haftpflichtversicherung]

Es besteht auch keine Schutzpflicht des Versicherers zugunsten der anderen Versicherer, bei der Vertragsgestaltung seinen Vertragspartner dahingehend zu kontrollieren, ob der von ihm gewollte freiwillige HaftpflichtVersVertrag aufgrund von gesellschaftsrechtlichen Strukturen überhaupt zulässig ist. Dies ergibt sich schon daraus, dass der freiwillige HaftpflichtVersVertrag eben freiwillig, dh ohne gesetzliche Verpflichtung, abgeschlossen wird. Wenn, wie hier, die Zulassung ohne Abschluss eines PflichthaftpflichtVersVertrags erfolgt, müsste gar kein HaftpflichtVersVertrag, nicht einmal ein freiwilliger, abgeschlossen werden. Die Kl könnte in diesem Fall mangels VersVertrags auch keine Ansprüche nach § 21 Abs 4 KHVG geltend machen.

Die Vorinstanzen haben daher zu Recht das Klagebegehren abgewiesen.

#### Anmerkung:

1. Die **Sprengkraft der E** erschließt sich dem mit dieser Spezialmaterie nicht umfassend vertrauten Leser nur bei Schilderung des Gesamtkomplexes, aus dem ein Detailproblem zu lösen war: Die Inanspruchnahme eines Mietfahrzeugs nach einem von einem Schädiger zu verantwortenden Unfall verursacht beträchtliche Kosten, auch solche der Regulierung. Verwiesen sei darauf, dass der deutsche BGH zur Frage der Ersatzfähigkeit des Unfallersatztarifs in den letzten 3½ Jahren ca drei Dutzend Entscheidungen (die Wende einleitend BGH 12. 10. 2004 BGHZ 160, 377 = NJW 2005, 51; zuletzt BGH 11. 3. 2008 VI ZR 164/07 = NJW-Spezial 2008, 265) gefällt hat, ohne dass ein Ende der Judikaturstaffete absehbar wäre. Das alles ist dem OGH durch die Einführung des **gespaltenen Haftpflichttarifs** erspart geblieben. Was ist darunter aber genau zu verstehen und wie funktioniert dieser?

2. Der Schadenersatzanspruch des Geschädigten gegen den Schädiger umfasst auch die Kosten eines Mietfahrzeugs vom Zeitpunkt des Unfalls bis zu dem des Abschlusses der Reparatur oder der Beschaffung eines Ersatzfahrzeugs. Verzichtet der Geschädigte ex ante auf die Inanspruchnahme eines Mietfahrzeugs, hat ihm sein Kfz-Haftpflichtversicherer gem § 21 Abs 1 KHVG eine um 20% geringere Kfz-Haftpflichtversicherungsprämie in Rechnung zu stellen. Der eigene Kfz-Haftpflichtversicherer ist aber eigentlich der „falsche“ Vertragspartner, hat doch der Kfz-Haftpflichtversicherer in Fällen der Ersatzpflicht des VersN einzustehen, während es im geregelten Fall aber um einen **Ersatzanspruch** geht. Es bedarf deshalb eines Ausgleichsmechanismus, der diese Kosten sachgerecht auf sämtliche Haftpflichtversicherer überwälzt.

Einen solchen sieht § 21 Abs 4 KHVG vor: Wird **keine Verzichtserklärung** in Bezug auf die Mietwagenkosten abgegeben, umfasst nicht nur der Schadenersatzanspruch des Geschädigten gegen den Schädiger, sondern auch der gegen den Haftpflichtversicherer bestehende Anspruch die Mietwagenkosten. In einem sol-

chen Fall kann der Kfz-Haftpflichtversicherer des **Schädigers** aber **Rückgriff** beim Kfz-Haftpflichtversicherer des **Geschädigten** nehmen. Begründet wird das damit, dass der Kfz-Haftpflichtversicherer des Geschädigten für ein derartiges – zusätzliches – Risiko eine höhere Prämie erhält. Soweit, so einfach.

3. Komplikationen ergeben sich durch § 1 Abs 3 KHVG im Zusammenwirken mit § 59 Abs 2 KFG. Bestimmte Fahrzeuge sind gem § 59 Abs 2 KFG von der Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht ausgenommen, weil der Gesetzgeber davon ausgeht, dass die Durchsetzbarkeit eines Schadenersatzanspruchs des Geschädigten gegenüber dem Ersatzpflichtigen wegen dessen **außer Streit stehender Solvenz** wie bei einem Kfz-Haftpflichtversicherer gegeben ist. Das sind Gebietskörperschaften, bei einer Gemeinde freilich erst ab einer Mindesteinwohnerzahl von 50.000. Deren Einstandspflicht soll sich nach § 59 Abs 2 KFG nicht von der einer Kfz-Haftpflichtversicherung unterscheiden. Darauf Bezug nehmend ordnet § 1 Abs 3 KHVG an, dass bestimmte Normen des KHVG, ua § 21 KHVG (Rechtsfolgen des Spalttarifs), auf solche Ersatzpflichtige nicht anzuwenden sind. Das korrespondiert mit § 21 Abs 1 KHVG, der eine Prämienreduktion lediglich bei solchen Fahrzeugen vorsieht, die unter die Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht des § 59 Abs 1 KFG fallen.

4. Die Würfel fallen somit bei der Frage, ob ein Fahrzeug eines vom **Bund** in der Rechtsform einer **GmbH** betriebenen **Verkehrsunternehmens** unter den Ausnahmetatbestand des § 59 Abs 2 KFG fällt. In Betracht kommt lediglich Fall 3, ein ausschließlich im Eigentum des Bundes stehendes Verkehrsunternehmen. Das hat der OGH bejaht. Dass – aus welchen Gründen immer – ein **marginaler Anteil** von einem **Treuhänder** für den Bund gehalten wird, war dem nicht hinderlich. Dass die GmbH **weitere Aktivitäten** entfaltet hat, hat ebenfalls nicht geschadet. Für **weitere unternehmerische Umgestaltungen** wird freilich Folgendes zu beachten sein: Irgendwann ist der **Rubikon überschritten!** Wenn es nicht nur zu einem Wechsel der Rechtsform



kommt, sondern zu einer echten Privatisierung schon mit anderen Eigentümern als dem Bund, wird das Privileg fallen. Der OGH spricht von „wirtschaftlicher Eigentümereigenschaft“. Sind für diese 100% erforderlich oder eine Satzungsmehrheit oder eine einfache? Entfaltet die GmbH in nennenswertem Umfang weitere Aktivitäten, wird die Qualifikation als Verkehrsunternehmen womöglich auch in Frage stehen. Auch das hätte die Pflicht zum Abschluss einer Kfz-Haftpflichtversicherung zur Folge!

5. Nach derzeitiger Rechtslage hat der OGH die Pflicht zum Abschluss einer Kfz-Haftpflichtversicherung unter Berufung auf den im Ausschussbericht geäußerten Willen des Gesetzgebers verneint. Ob diese **Lösung wasserdicht** ist, der gesetzgeberische Wille auch Wirklichkeit geworden ist, ist indes fraglich: Der maßgebliche Wortlaut des § 59 Abs 2 Satz 2 KFG lautet wie folgt: „Diese Fahrzeugbesitzer (nämlich die vom Abschluss einer Kfz-Haftpflichtversicherung befreiten) ... haben bei Schäden ... einzutreten **wie ein Kfz-Haftpflichtversicherer** bei Bestehen ... einer ... entsprechenden Kfz-Haftpflichtversicherung.“ Abgesehen davon, dass es **nicht** auf den **Besitz**, sondern auf die **Haltereigenschaft** ankommen wird, besagt diese Norm nicht mehr und nicht weniger, als dass Geschädigte durch die Befreiung dieser Halter vom Abschluss einer Kfz-Haftpflichtversicherung nicht schlechter gestellt werden sollen.

6. Wurde dieses Ziel aber erreicht? Die erste Frage lautet: Wer ist Halter – oder in der unzutreffenden Terminologie des Gesetzgebers „Besitzer“ – des Fahrzeugs? Die Antwort lautet: Das in der Rechtsform einer GmbH betriebene **Verkehrsunternehmen**, nicht aber der Bund selbst. Die nächste, und das ist schon die **Gretchenfrage**, lautet: Kann eine solche GmbH den Geschädigten in jedem Fall Schadenersatz in der Weise leisten wie eine Kfz-Haftpflichtversicherung? Die Antwort lautet: Jedenfalls bei einer Mindestkapitalausstattung einer GmbH von € 30.000,- und einem nicht einmal mittelschweren Unfall, für den sie einzustehen hat, wird ihre **wirtschaftliche Substanz** samt und sonders **erschöpft** sein! Jedenfalls aus dem Wortlaut von § 59 Abs 2 KFG ist eine **unmittelbare Ersatzpflicht** des Bundes **nicht abzuleiten**, wovon der OGH – ohne Begründung – ausgeht. Woraus sich eine solche ergeben mag, ist jedenfalls nicht mit Händen zu greifen, womöglich aus einer Haftung des Gesellschafters aus einer nicht ausreichenden Eigenkapitalausstattung. Der Verkehrshaftpflichtpro-

zess würde so mit überaus diffizilen Fragen des Gesellschaftsrechts angereichert. Das kann es wohl nicht sein! Der Gesetzgeber sollte diesbezüglich rasch Abhilfe schaffen.

7. Dafür spricht schließlich eine weitere Überlegung: Das Zusammenspiel der § 1 Abs 3 und § 21 KHVG sowie § 59 Abs 2 KFG führt zu **wenig sachgerechten Ergebnissen**: Die Befreiung vom Abschluss einer Kfz-Haftpflichtversicherung für bestimmte Ersatzpflichtige beruht darauf, dass die sonst am Unfallgeschehen Beteiligten gerade so gestellt werden sollen, als bestünde eine derartige Versicherung. Nimmt ein solcher Geschädigter wegen eines Mietautos den gegnerischen Kfz-Haftpflichtversicherer in Anspruch, dann muss dieser Ersatz leisten, ohne sich – wie bei allen anderen Geschädigten, die einen solchen Anspruch erheben – regressieren zu können. Was spricht aber für eine solche Privilegierung? Dass es sich um die **öffentliche Hand** handelt, die sich **Sondervorteile herausnimmt**, ist wohl keine tragfähige Begründung! Dass gegenüber Geschädigten mit Wohnsitz im Ausland das ebenso ist, ist zutreffend, vermag die gleichheitswidrige Differenzierung aber ebenfalls nicht zu tragen. Damit soll jedoch nicht einem Regressanspruch gegen den freiwilligen Haftpflichtversicherer das Wort geredet werden, hat dieser doch nicht mehr als die Funktion eines – wegen der reduzierten Deckungssumme jedenfalls bei einem Großschaden – partiellen Refinanzierers. Wie der OGH zu Recht betont, hätte bei dieser Sichtweise eine solche auch gar nicht abgeschlossen werden müssen.

8. Im konkreten Fall ging es um **Regressansprüche** eines **Haftpflichtversicherers** gegen einen anderen, worüber man sich **nicht ungebührlich echauffieren** sollte. Unangemessen ist die gesetzgeberische Entscheidung gleichwohl. Völlig anders sähe es indes aus, wenn ein Geschädigter, der nach Schädigung durch den Halter eines Busses einer GmbH querschnittgelähmt ist, sich als Schadenersatz mit der Höhe des Mindeststammkapitals der GmbH, also € 30.000,-, begnügen müsste; für diesen wäre es dann wenig tröstlich, dass es sich um ein im wirtschaftlichen Eigentum des Bundes stehendes Verkehrsunternehmen handelte! Jedenfalls dann wäre die Verfassungsgemäßheit von § 59 Abs 2 S 1 Variante 3 KFG im Hinblick auf den Gleichheitsgrundsatz (dazu VfGH ZVR 1962/82) sowie die Konformität mit der entsprechenden EG-RL näher zu prüfen.

*Christian Huber, RWTH Aachen*

Mehr Gewicht für Ihren juristischen Biss!

ÖJZ zum Kennenlernen – 3 Hefte um EUR 15,-

[www.juristischer-biss.at](http://www.juristischer-biss.at)

MANZ  
Qualität auf allen Seiten