

## → In Kürze

Die unterschiedliche kollisionsrechtliche Anknüpfung bei mehreren für einen Personenschaden Einstandspflichtigen führt für das Unfallopfer dazu, dass es den jeweiligen Schadensposten von dem begehren kann, nach dessen Rechtsordnung der höchste Ersatz gebührt. Beim Erwerbsschaden eines Gesellschafters ist zunächst der eingetretene ersatzfähige Schaden in Entsprechung zu den Regeln wie bei einem Einzelunternehmer zu ermitteln. Soweit sich beim verletzten Gesellschafter kein rechnerischer Schaden ergibt, ist zu prüfen, inwieweit ein bloß verlagertes – ersatzfähiger – Schaden vorliegt oder eine bloß mittelbare – nicht ersatzfähige – Vermögenseinbuße gegeben ist. Die Frage der Aktivlegitimation lässt sich dadurch entschärfen, dass potenziell anspruchsberechtigte Dritte ihre Ansprüche gegen den Schädiger an den Verletzten abtreten und erklären, keine weiteren Ansprüche mehr gegen den Ersatzpflichtigen zu haben.

## → Zum Thema

## Über den Autor:

o. Univ.-Prof. Dr. Christian Huber ist Inhaber des Lehrstuhls für Bürgerliches Recht, Wirtschaftsrecht und Arbeitsrecht an der RWTH Aachen.

Kontakt: Templergraben 55, D-52056 Aachen

Tel: (+49) 241/80 94 769; Fax: (+49) 241/80 69 47 69

E-Mail: huber@wiwi.rwth-aachen.de

Internet: www.jura.rwth-aachen.de/huber

## Literatur:

Ch. Huber, Der Schadenersatzanspruch eines geschäftsführenden Gesellschafters einer Personengesellschaft wegen Verdienstentgangs gem § 1325 ABGB, JBI 1987, 613; ders, Abrechnung auf Neuwagenbasis, ZVR 2008, 92; ders, Aktuelle Fragen des Sachschadens (Teil II), ÖJZ 2005, 211; Danzl/Gutiérrez-Lobos/Müller, Schmerzensgeld<sup>9</sup> (2008); Jaeger/Luckey, Schmerzensgeld<sup>4</sup> (2008).



# Europäischer Verkehrsrechtstag in Luxemburg (Trier IX)

15.–17. Oktober 2008

ZVR 2008/238

Der jeweils Mitte Oktober stattfindende Europäische Verkehrsrechtstag behandelt verkehrsrechtliche Fragestellungen mit einem internationalen, vornehmlich europarechtlichen Bezug. Nach zunächst sieben Mal in Trier wurde der diesjährige wie der im letzten Jahr in Luxemburg abgehalten.<sup>1)</sup> Womöglich wird der Ort des nächsten eine andere europäische Hauptstadt sein. Einerseits werden bei dieser Veranstaltung die unterschiedlichen Rahmenbedingungen in den einzelnen Rechtsordnungen erörtert; andererseits wird ausgelotet, wie sich europarechtliche Vorgaben – demnächst – auf das jeweils nationale Recht auswirken. Der Bogen spannt sich vom Privatrecht über das Strafrecht bis zum öffentlichen Recht. Das diesjährige abwechslungsreiche Programm – abrufbar unter [www.eu-verkehrsrecht.org/ievr-internet-de](http://www.eu-verkehrsrecht.org/ievr-internet-de) – deckte die gesamte Spannweite ab:

Prof. Staudinger (Universität Bielefeld) befasste sich mit den Nachwehen der Odenbreit-E des EuGH, in der für den Geschädigten bei einem im EU-Ausland erlittenen Unfall für seine Schadenersatzklage gegen den Kfz-Haftpflichtversicherer ein Gerichtsstand an seinem inländischen Wohnsitz bejaht wurde.<sup>2)</sup> Er ging auch auf die – wegen des Vorlagebeschlusses des LG Feldkirch<sup>3)</sup> an den EuGH – ganz aktuelle Frage ein, ob dieser Gerichtsstand auch dem Sozialversicherungsträger zugute komme. Nach der bisherigen Rsp müsste das zu verneinen sein. Ein Wohnsitzgerichtsstand wurde bisher bloß dem wirtschaftlich Schwächeren eingeräumt. Ein solcher wurde aber abgelehnt, wenn der Anspruch auf die öffentliche Hand übergegangen – so in einem Unterhaltsfall auf den in Vorlage tretenden Staat – oder eine Interessenvertretung eines Verbrauchers tätig geworden ist – so bei einem Verbraucherschutzverband bzw einer Gewerkschaft. Für eine Bündelung würde indes sprechen, dass damit Beweiserhebungsaufwand gespart werden könnte, geht es

doch um einen vergleichbaren Sachverhalt, ganz abgesehen davon, dass die mit dem unterschiedlichen Gerichtsstand verbundene verschiedene kollisionsrechtliche Anknüpfung zu inhaltlich wenig stimmigen Ergebnissen führen kann. Große praktische Bedeutung dürfte auch haben, dass die Klage gegen den ausländischen Kfz-Haftpflichtversicherer an dessen inländischen Schadensregulierungsbeauftragten gestellt werden kann, sodass sich diese Zustellung nach dem jeweils nationalen Verfahrensrecht bestimmt und eine Übersetzung entbehrlich macht.

Zurbrugg (RA aus London) befasste sich mit der Problematik aus der Sicht des Opferanwalts. Für den kontinentaleuropäischen Juristen „bemerkenswert“ war der Hinweis, dass englische Gerichte das Ausmaß des Schadensumfangs als verfahrensrechtliche Frage ansehen mit der Folge, dass insoweit bei Streitaustragung vor einem englischen Gericht stets englisches Recht angewendet werde. Darüber hinaus werde das ausländische Recht in England als Tatfrage qualifiziert. Das führe dazu, dass die Partei, die sich darauf stütze, dieses zu beweisen habe, während in Deutschland und Österreich die Rechtslage, auch die ausländische, nach dem Grundsatz *iura novit curia* jeweils vom Gericht von Amts wegen zu ermitteln ist. Diese beiden Mosaiksteine machen deutlich, in welchem hohem Ausmaß das Ergebnis eines Prozesses vom jeweils anzuwendenden Verfahrensrecht abhängig ist, was die Sprengkraft der Odenbreit-E eindrucksvoll belegt.

Csonka (GD Justiz der Kommission) wies darauf hin, dass die in einem EU-Staat verhängten Geldstrafen im jeweils anderen

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

2) ZVR 2008/42 (Wittwer).

3) B 14. 7. 2008, 4 R 169/08 w.

selbst dann zu vollziehen seien, wenn es im Vollstreckungsstaat keinen entsprechenden Straftatbestand gebe, weil etwa in diesem juristische Personen strafrechtlich nicht belangt werden können. Freilich sei das Tempo der Umsetzung in den einzelnen Rechtsordnungen unterschiedlich. Da es insoweit kein Vertragsverletzungsverfahren gebe, stehe der Kommission keine Sanktion zur Verfügung, die Umsetzung zu erzwingen.<sup>4)</sup>

*Kazastay* (stellvertretender Generaldirektor der GD Energie und Verkehr der Kommission) berichtete über Bemühungen zur Durchsetzung von mehr Verkehrssicherheit. Zwar sei die Anzahl der tödlichen Verkehrsunfälle in der EU von 54.000 im Jahr 2001 auf 43.000 im Jahr 2007 gesunken. Die angepeilte Halbierung sei aber nicht gelungen. Das bedeute 120 Tote pro Tag, was der Anzahl der Passagiere eines Flugzeugs entspreche. Maßnahmen würden ergriffen auf den Gebieten der Straßenverkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer. Letzteres sei am schwierigsten zu beeinflussen. Aufschlussreich war in diesem Zusammenhang der Hinweis, dass am Verkehr zwar nur 5% Ausländer beteiligt seien, diese aber 15% der Geschwindigkeitsübertretungen begehen.

*Blakemore* (Sparks Programm Manager aus London) berichtete über das Inkasso von aus Verwaltungsbüroverletzungen resultierenden Forderungen auf Geldbußen, insb gegen Halter bzw Lenker ausländischer Fahrzeuge. In London mache der Anteil ausländischer Fahrzeuge 3% aus; bei den Bussen sei sogar jeder 15. ein ausländischer. Trotz umfassender Verkehrsüberwachung durch Kameras sei es schwierig, Geldbußen bei Haltern mit ausländischem Kennzeichen hereinzubringen, weshalb diesbezüglich private Unternehmen eingesetzt würden. Während das in England offenbar zulässig ist, berichtete *Schulte* (RA aus Münster), dass derartige Maßnahmen seitens der Niederlande in Deutschland ergriffen würden, um deutsche Verkehrssünder zur Kasse zu bitten. Ende das zivilrechtliche Verfahren anders als durch ein Versäumnisurteil, sei das Begehren wegen Unzulässigkeit des Zivilrechtswegs zurückzuweisen. Prof. *Manssen* (Universität Regensburg) untersuchte die verfassungsrechtliche Zulässigkeit der Betrauung von Privaten mit der Eintreibung von Geldbußen nach Begehung von Ordnungswidrigkeiten. Dagegen würden keine grundsätzlichen verfassungsrechtlichen Bedenken bestehen; wenn man freilich die Einziehung bei Auslandsunfällen zulasse, müsste man das auch für Inlandsunfälle bejahen.

Das Management schwerer Personenschäden ist ein aktuelles Thema. Nach dem diesjährigen Verkehrsgerichtstag in Goslar stand es auch in Luxemburg auf dem Programm. *Reidel* (Swiss Re München) schilderte die Erfahrungen eines Rückversicherers. Vor allem die rechtstatsächliche Information war besonders aufschlussreich. Ein Drittel der Patienten eines apallischen Syndroms sei nach einem Jahr tot. Das sollte mE zu denken geben, wenn man solchen Verletzten ein ebenso hohes Schmerzensgeld zubilligt wie Unfallopfern, die mit ihrer Behinderung noch viele Jahrzehnte ihr Dasein fristen müssen. Die Zubilligung einer Schmerzensgeldrente wäre in solchen Fällen die wohl angemessene Form des Ausgleichs.

Die vermehrten Bedürfnisse sind der wirtschaftlich schwerwiegendste Schadensposten, also weder der Erwerbsschaden noch das Schmerzensgeld! Nicht nur beim Schmerzensgeld, sondern auch beim Mehrbedarf ergebe sich ein weit über der Inflationsrate liegender Anstieg. Aufhorchen ließ der Hinweis, dass die monatlichen Renten bei Pflege durch Familienangehörige sich um € 3.000,- bewegen, bei Einschaltung eines Pflegedienstes aber zwischen € 30.000,- und 40.000,- zu zahlen sind. Die vom BGH – einst – verwendete Formel, dass die Arbeitskraft des Angehörigen voll angemessen abzugelten sei, kann hier nur als Hohn

qualifiziert werden. Der Anteil der Personenschäden an den Gesamtbelastungen der Kfz-Haftpflichtversicherer sei in den einzelnen Rechtsordnungen stark unterschiedlich. Der Anteil des Personenschadens am Gesamtaufwand liege in Deutschland und Österreich bei bloß 25%, in Italien aber bei 70%! Die Rückversicherer seien von den dramatischen Kostensteigerungen besonders betroffen, weil die meisten Rückversicherungsverhältnisse so ausgestaltet seien, dass der Rückversicherer das zu tragen habe, was über einen Sockelbetrag hinausgehe. *Hazan* (RA aus Mailand) sollte zu den Erfahrungen eines Rechtsanwalts zu diesem Thema sprechen. Aus seinem Referat erfuhr man gar vieles, relativ wenig freilich zum Thema selbst. Bedeutsam war immerhin der Hinweis, dass in Italien bei einer außergerichtlichen Regulierung der Haftpflichtversicherer zu keinen Abschlagszahlungen verpflichtet sei.

*André* (Internationale Schadensregulierung AGV – Allianz SE, Paris) befasste sich mit Fragen der internationalen Kfz-Sachschadensregulierung. 2% aller zu regulierenden Kfz-Sachschäden nach Verkehrsunfällen haben einen grenzüberschreitenden Bezug. Eckstein der Kfz-Sachschadensregulierung sei das Sachverständigengutachten. Die Anforderungen an dieses wie auch die Reparaturkosten selbst seien sehr unterschiedlich; für die Reparatur des gleichen Fahrzeugs fielen in Deutschland doppelt so hohe Kosten an wie in Griechenland. Bei einem Unfall mit Auslandsbezug übernehme der Haftpflichtversicherer die sich aus dem Sachverständigengutachten ergebenden Kosten, nicht aber die darüber hinaus anfallenden konkreten. Diese Aussage wurde aber bloß auf der Basis des französischen Rechts getroffen. In Deutschland und Österreich sind die konkreten Kosten sehr wohl zu ersetzen, auch wenn sie über das Sachverständigengutachten hinausgehen. Streitpunkt ist in Deutschland vielmehr, ob ohne Vorlage einer Rechnung tatsächlich das auf der Basis einer Reparatur „de luxe“ erstellte Sachverständigengutachten maßgeblich ist oder der Haftpflichtversicherer den Geschädigten auf eine kostengünstigere Werkstatt verweisen darf. Auch die Bandbreite der – ersatzfähigen – Sachverständigenkosten sei groß: In Frankreich beliefen sich diese auf € 80,- bis 90,-, in Deutschland liege die Spannweite zwischen € 700,- und 1.000,-. Während außergerichtliche Anwaltskosten in Deutschland, England, Italien und Österreich überwälzbar seien, werden in Belgien, Frankreich und Spanien kaum jemals Anwälte von den Geschädigten eingeschaltet, sodass sich dieses Problem nicht stelle; in Frankreich werde die Ersatzfähigkeit zudem abgelehnt. *Sorel* (Präsident der Internationalen Vereinigung der Kfz-Sachverständigen F.I.E.A., Belgien) präsentierte die Bemühungen seines Verbands, für Kfz-Sachverständige europaweit einheitliche Ausbildungs- und Berufsausübungsstandards zu erreichen. Den ersten nach diesen Vorgaben zertifizierten Kfz-Sachverständigen soll es bereits im Jahr 2009 geben.

*Pechinot* (Französischer Versicherungsverband Paris) schlug für den Sozialversichererregress vor, dass zunächst das Opfer vom Haftpflichtversicherer entschädigt werden soll. Wegen der „Loi Badinter“ sei das in Frankreich möglich, weil Einwendungen des Mitverschuldens des schwachen Verkehrsunfallopfers keine Rolle spielten. *Pribnow* (RA aus Baden in der Schweiz) stellte dem die Vorzüge des schweizerischen – deckungsgleich mit dem österr und deutschen – Systems gegenüber. Das Unfallopfer erhalte zunächst Leistungen vom Sozialversicherungsträger und müsse sich mit dem Haftpflichtversicherer nur bezüglich der Schadensspitze herumstreiten. Die Voraussetzungen des Beste-

4) Vgl hiezu auch *Pronebner*, Die EU-weite Vollstreckung von Verkehrsstrafen nach dem EU-VStVG, ZVR 2008, 240.

hens des Anspruchs seien im Sozialversicherungsrecht leichter nachzuweisen. Zudem gehe es um typisierte Leistungen. Deshalb gehe die Regulierung schneller. Die Kapitalabfindung im Haftpflichtrecht führe im schweizerischen Recht dazu, dass das Unfallopfer das Veranlagungsrisiko trage, ein Argument, das wegen der zum Zeitpunkt des Kongresses grassierenden Börsenkrise besonders überzeugend war. *Pribnow* ging aber auch auf Schutzlücken im Sozialversicherungsrecht und der damit verbundenen besonderen Funktion des Haftpflichtrechts ein, etwa bei den psychisch vermittelten Schäden. Das gelte auch bei besonderen Bedürfnissen des Verletzten. Da ein Verletzter, der sechs Monate nach Abheilung seiner Verletzung nicht mehr in den Arbeitsprozess integriert worden sei, mit 80%iger Wahrscheinlichkeit nicht mehr ins Erwerbsleben zurückfinde, komme dem Reha-Management der Haftpflichtversicherer große Bedeutung zu. Außerordentlich anschaulich schilderte *Pribnow* die Bedeutung des Quotenvorrechts in der Schweiz. Der Streit um die Mitverschuldensquote zwischen Geschädigtem und Haftpflichtversicherer werde

dadurch entschärft, weil vom Schmerzensgeld abgesehen einerseits bloß um die Schadensspitze gestritten werde und diese meist geringer sei als der durch die Sozialversicherung nicht gedeckte Restschaden. Würde man das von *Pechinot* vorgeschlagene Modell übernehmen, dass der Schaden zunächst zwischen dem Geschädigten und dem Haftpflichtversicherer zu regulieren wäre und der Sozialversicherungsträger nur noch den Rest zahlen müsste, würde diese „friedensstiftende“ Funktion verloren gehen. Aus österr. Perspektive erscheint diese Argumentation schlüssig. Sie macht aber auch deutlich, welche Vorzüge auch aus diesem Grund ein Wandel des Quotenvorrechts von dem des Sozialversicherungsträgers zugunsten des Geschädigten hätte.

Abschließend sei erwähnt, dass eine Arbeitsgruppe gebildet wurde, die sich mit der Regulierung schwerer Personenschäden beschäftigen und dieses Thema für den nächsten Kongress vorbereiten wird.

*Christian Huber, RWTH Aachen*

## Rechtsprechung

### → Aktivlegitimation bei Erwerbsschaden des verletzten Gesellschafters einer GesbR<sup>\*)</sup>

#### § 7 Abs 1, § 9 Abs 2 EKHG; § 1304 ABGB

Das Loslösen eines Lkw-Rads während der Fahrt und das anschließende Rollen auf die Gegenfahrbahn begründet eine außergewöhnliche Betriebsgefahr; Schadensteilung 1:1 gegenüber entgegenkommendem, um eine Sek. verspätet reagierendem Motorradlenker.

#### §§ 10, 12 IPRG; § 705 BGB

Sowohl die Frage nach der Rechtsfähigkeit einer Personengesellschaft (von Ehepaar gemeinsam geführter landwirtschaftlicher Betrieb in Deutschland) als auch die wechselseitigen gesellschaftsrechtlichen Beziehungen sind nach deutschem Recht zu beurteilen. Bei einem solchen gemeinsamen Betrieb wird idR eine rechtsfähige (einer Personengesellschaft entsprechende) sog. „Außengesellschaft“ angenommen.

#### Art 2 Z 4 und 5 Haager Straßenverkehrsübk; § 1325 ABGB

Der Verdienstentgang (Gewinnminderung) ist hingegen nach österr. Recht zu beurteilen. Wird durch

Mehrleistungen Dritter (Gesellschafter oder Angehörige) ein Verdienstausfall einer solchen Gesellschaft verhindert, so ist der verletzte Gesellschafter (persönlich) berechtigt, die Kosten einer fiktiven Ersatzkraft vom Schädiger zu fordern.

#### § 116 Abs 3 SGB X

Das SGB X kennt kein der österr. Rechtslage vergleichbares Quotenvorrecht. Mangels Verschuldens der Geschädigten (verletzte Beifahrerin auf Motorrad) scheidet ein solches auch nach österr. Recht aus.

#### § 1325 ABGB

Angemessenheit eines Schmerzensgelds von € 85.000,- an Frau mit ua schwerem Schädel-Hirn-Trauma samt bleibender komplexer neurologischer Ausfallsymptomatik und höhergradiger psychoorganischer (geistiger) Beeinträchtigung.

#### ZVR 2008/239

§ 7 Abs 1, § 9 Abs 2 EKHG; § 1304, 1325 ABGB; Art 2 Z 4 und 5 Haager Straßenverkehrsübk; §§ 10, 12 IPRG; § 116 Abs 3 SGB X; § 705 BGB

OGH 14. 2. 2008, 2 Ob 238/07 z (OLG Innsbruck 4. 10. 2007, GZ 4 R 217/07 d; LG Innsbruck 21. 7. 2007, GZ 5 Cg 98/05 y)

#### Sachverhalt: [Unfallbeteiligte]

Am 11. 6. 2002 ereignete sich in Österreich ein Verkehrsunfall, an dem Johann R als Lenker seines bei dem kl. Verband (einem deutschen Haftpflichtversicherer) haftpflichtversicherten Motorrads, seine Gattin als Beifahrerin, Josef H als Lenker des von der F GmbH gehaltenen Lkw Mercedes sowie Mario P als Lenker des von der Erstbekl gehaltenen und bei der Zweitbekl haftpflichtversicherten Lkw beteiligt waren. Das Motorrad hatte ein deutsches KZ, die anderen unfallbeteiligten

Fahrzeuge waren in Österreich zugelassen. Der Motorradfahrer und seine Gattin waren und sind deutsche Staatsangehörige mit Wohnsitz in der BRD. Die beiden anderen unfallbeteiligten Lenker verfügen über die österr. Staatsbürgerschaft und wohnen in Österreich. Die Halter der beiden Lkw hatten ihren Sitz in Österreich. →

<sup>\*)</sup> Siehe hierzu auch *Ch. Huber*, Auslandsunfall eines deutschen Ehepaars in Österreich, in diesem Heft ZVR 2008/237.