

II. 3. Die gesetzliche Einführung von prophylaktischen Entschädigungsfonds für Fälle der alternativen Kausalität (Verursacherszweifel) ist grundsätzlich nicht zu empfehlen.

III. 1. a) Bei Massenschäden im Straßenverkehr reichen die bestehenden Beweiserleichterungen (Anscheinsbeweis, § 830 I 2 BGB, § 287 ZPO) nicht aus.

b) Es empfiehlt sich daher, in Anlehnung an Art. 2054 ital. C.c. folgende Regelung in das Straßenverkehrsgesetz aufzunehmen: Im Fall des Zusammenstoßes von Fahrzeugen wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, daß jedes beteiligte Fahrzeug in gleichem Ausmaß zur Verursachung der Verletzungen und des an den einzelnen Fahrzeugen entstandenen Schadens beigetragen hat.

Blick ins Ausland

Österreich

Verzugszinsen bei Schadensersatzanspruch wegen leichter Fahrlässigkeit

In einer Entscheidung eines verstärkten Senats (entspricht dem Großen Senat beim BGH) entschied der OGH¹, daß Verzugszinsen auch bei leichter Fahrlässigkeit des Schädigers nicht auf 4% beschränkt sind. Im Unterschied zum deutschen Recht versteht man im österreichischen Recht unter Verzug auch die objektive Säumnis. Subjektive Vorwerfbarkeit ist somit nicht erforderlich. Umgekehrt ist nach dem im österreichischen Recht anzuwendenden gegliederten Schadensbegriff das Ausmaß des Ersatzes mitunter vom Verschulden abhängig. Der OGH judizierte seit einer Grundsatzentscheidung aus dem Jahr 1923 (SZ 5 Nr. 53), daß außerhalb von zweiseitigen Handelsgeschäften bei leichter Fahrlässigkeit bloß 4% Verzugszinsen begehrt werden können.

Diese Rechtsprechung hat er nun aufgegeben, wobei nicht nur Fremdkapitalzinsen bei Aufnahme eines Kredits oder mangels Rückführung eines bereits bestehenden Kredits als erstattungsfähig angesehen werden, sondern auch entgehende Veranlagungszinsen, etwa bei Kauf von mündelsicheren Wertpapieren. Wegen des gegliederten Schadensbegriffs wird diese Einbuße im österreichischen Recht als positiver Schaden und nicht als entgangener Gewinn qualifiziert, um eine Ersatzfähigkeit auch bei leichter Fahrlässigkeit begründen zu können. Der OGH betont, daß die bei einem Erwerbsschaden vollzogene Rechtsprechungsänderung für vertragliche und deliktische Schadensersatzansprüche in gleicher Weise gilt. Die Bedeutung dieser Rechtsprechungsänderung mag sich in der momentanen Niedrigzinsphase in Grenzen halten; die Auswirkungen werden freilich um so gravierender sein, je höher das Zinsniveau ist.

Prof. Dr. Christian Huber, Aachen

1) Urt. v. 24. 3. 1998 – 1 Ob 315/97 y, abgedr. in ZVR 1998, 193 (Nr. 80).

Buchbesprechung

Straßenverkehrsrecht. Straßenverkehrsgesetz, Straßenverkehrs-Ordnung, Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, Fahrerlaubnis-Verordnung, Bußgeld- und Verwarnungsgeldkatalog, Gesetzesmaterialien, Verwaltungsvorschriften und einschlägige Bestimmungen des StGB und der StPO. Kommentiert von Heinrich Jagusch (17.-26. Auflage), fortgeführt von Peter Hentschel, 35., Neubearb. Auflage (Beck'sche Kurzkommentare, Bd. 5). – München, Beck 1999. XLII, 1590 S., geb. DM 198,-.

Als mir angetragen wurde, die nunmehr vorliegende 35. Auflage des Straßenverkehrsrechts-Kommentars von Jagusch/Hentschel zu würdigen, habe ich ohne zu zögern zugesagt, denn die Übereignung des Rezensionsexemplars war zu verlockend angesichts des zweifellos angemessenen, aber leider doch hohen Preises von 198,- DM, der der Verfügbarkeit der jeweils neuesten Auflage auf dem Schreibtisch einer Beamtin angesichts bekannt knapper Haushaltsmittel gewisse Grenzen setzt.

Der „Jagusch/Hentschel“ gilt seit langem und zu Recht als Standardkommentar für jeden Juristen, der mit Straßenverkehrsrechtsfragen befaßt ist. Daß er schon lange kein „Kurzkommentar“ mehr ist, wie der Einband immer noch vorgibt, ist bereits bei der Rezension früherer Auflagen angemerkt worden. Erfreulich ist aber, daß es dem Verlag gelungen ist, trotz einer erneuten Zunahme um rund 100 Seiten dank eines dünneren Papiers Umfang und Gewicht des Werkes zu reduzieren.

Im Vorwort zur 35. Auflage weist der Kommentator, Richter Peter Hentschel, darauf hin, daß diese Auflage die umfangreichste Neugestaltung darstellt, seit er mit der 27. Auflage die Kommentierung übernommen hat. In der Tat haben es Gesetz- und Verordnungsgeber den Kommentatoren des Straßenverkehrsrechts vor allem in den beiden letzten Jahren nicht leicht gemacht, „à jour“ zu bleiben. Die 35. Auflage berücksichtigt 31 Novellen. Daß dabei auch die am 21. 10. 1998 verkündete 9. AusnahmeVO zur StVO noch Berücksichtigung finden konnte, ist Beweis des erfolgreichen Bemühens von Bearbeiter und Verlag um hohe Aktualität. Dieses wird auch nicht dadurch geschmälert, daß zwischenzeitlich am 1. 1. 1999 die überarbeitete Verwaltungsvorschrift zur StVO mit im wesentlichen redaktionellen Änderungen in Kraft getreten ist.

Den Schwerpunkt der aktuellen Bearbeitung bildet das neugestaltete Fahrerlaubnisrecht, das – soweit nicht im StVG kodifiziert – seit dem 1. 1. 1999 aus der StVZO ausgegliedert ist und in der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) geregelt wird. Mit der teilweise – noch – sparsamen, immer aber schlüssigen und weiterführenden Kommentierung setzt Hentschel hier Maßstäbe. Auch die zurückhaltende Auswahl der vielen Anlagen zur FeV ist gut nachvollziehbar.

Vom Umfang her bildet nach wie vor die übersichtliche und gut gegliederte Kommentierung der StVO mit über 500 Seiten den Schwerpunkt des Werkes. Die 24. Änderungs-VO („Radfahrnovelle“) hat dabei ebenso Berücksichtigung gefunden wie die Neuregelung der Inanspruchnahme von Sonderrechten durch Postunternehmen (§ 35 VII StVO) durch das Telekommunikationsbegleitgesetz vom 17. 12. 1997. Hier zeichnet sich allerdings ab, daß der Verordnungsgeber, anders als Hentschel annimmt (§ 35 StVO Rdnr. 15), doch einer engen wortgetreuen Auslegung des Begriffes „Pflichten“ zuneigt, so daß § 35 VII 1 mangels förmlicher Leistungsverpflichtung eines Postunternehmens derzeit ins Leere liefe. Die für eine zeitnahe Belieferung mit Postsendungen erforderlichen Sonderrechte werden wohl eigens zu regeln sein. An anderer Stelle (§ 45 StVO Rdnr. 36) wäre eine noch eindeutiger Kommentierung der Entscheidung des BVerwG (NZV 1998, 427) zur Rechtmäßigkeit der Anordnung von Anwohnerparkbereichen und die Klarstellung der engen Voraussetzungen nach geltendem Recht wünschenswert gewesen. Denn nunmehr steht fest, daß der Gesetzgeber gefordert ist, dem besonderen Parkraumangel für die Bewohner dicht bebauter städtischer Quartiere angemessene Rechnung zu tragen.

Auch die immer noch sehr knappe Kommentierung der §§ 40 a ff. BImSchG zu erweitern, wäre, zumal im vergangenen Sommer wegen Überschreitens des Ozongrenzwertes im Südwesten Deutschlands erstmalig ein solches Fahrverbot ausgesprochen werden mußte, hilfreich gewesen. Vor allem die komplizierten Regelungen zu Ausnahmen vom Fahrverbot auf Grund des Schadstoffstandards der Kfz bedürften der Erläuterung. Da die geltende Ozongesetzgebung bis Ende 1999 befristet ist, aber sicher nicht ersatzlos auslaufen wird, sei schon jetzt angeregt, den zunehmenden Einfluß der Umweltschutzgesetzgebung auf das Straßenverkehrsrecht zukünftig in der Kommentierung noch stärker zu verdeutlichen.

Diese wenigen kritischen Anmerkungen können aber das große Verdienst von Hentschel nicht schmälern, dem es nicht nur gelungen ist, mit dem Regelungseifer von Gesetz- und Verordnungsgeber Schritt zu halten, sondern auch, die Fülle neuer Regelungen für die straßenverkehrsrechtliche Praxis handhabbar zu machen.

Es ist absehbar, daß diese Aufgabe für den Kommentator auch in Zukunft eine dauernde Herausforderung bleiben wird. Aus der Koalitionsvereinbarung der Bundesregierung werden spätestens im nächsten Jahr Änderungen des StVG und der StVO folgen, auch die Fortschreibung der StVZO auf Grund weiterentwickelten europäischen Rechts der Kraftfahrzeugtechnik wird in absehbarer Zeit eine weitere Neuauflage erforderlich machen. Die nunmehr vorliegende 35. Auflage bleibt bis dahin jedoch eine wesentliche Informationsquelle für jeden Juristen, der sich mit Fragen des Straßenverkehrsrechts befaßt.

Ministerialrätin Christine Kramer, Bonn