

» Artikel downloaden (Rechtsklick - Ziel speichern unter)

18.06.2001 - Rechtspanorama

## Starker Schutz schwacher Opfer? Schärfere Kfz-Haftung gefordert

Starker Schutz schwacher Opfer? Schärfere Kfz-Haftung gefordert Rascher und in größerem Umfang sollen Passagiere und Passanten nach Unfällen Schadenersatz erhalten, schlagen EU-Experten vor. VON CHRISTIAN HUBER AACHEN. Das Bedürfnis nach einem einheitlichen Privatrecht in den EU-Staaten hat nun auch das Schadenersatzrecht erfaßt. Nach Erlaß mehrerer Richtlinien auf dem Gebiet der Kfz-Haftpflichtversicherung wurde kürzlich auf einer Tagung der Europäischen Rechtsakademie in Trier ein Vorschlag einer Expertengruppe diskutiert, der folgendes Ziel hat: Die Steilung von Personen, die bei Straßenverkehrsunfällen verletzt wurden, soll verbessert werden. Die Expertengruppe arbeitete im Auftrag des Abgeordneten Willi Rothley (SPD), stellvertretender Vorsitzender des Ausschusses für Recht und Binnenmarkt im EU-Parlament. Welche Verbesserungen gegenüber dem österreichischen Recht würden sich ergeben? Derzeit steht dem Geschädigten ein Schadenersatzanspruch gegen den Lenker eines Kfz zu, wenn dieser ein schuldhaftes Fehlverhalten gesetzt hat. Gegen den Halter (auf den das Fahrzeug zugelassen ist) bzw. dessen Kfz-Haftpflichtversicherung besteht ein Anspruch, sofern ihm nicht der Nachweis gelingt, daß das Ereignis für den Lenker unabwendbar war. Abgesehen vom Einwand des unabwendbaren Ereignisses ist es Sache des Geschädigten nachzuweisen, daß sämtliche Voraussetzungen eines Schadenersatzanspruchs erfüllt sind. Kann er auch nur ein Zurechnungselement nicht beweisen, bleibt er mit seinem Begehren auf der Strecke. Sofern der Geschädigte sich beim Unfall auch nicht korrekt verhalten hat, ihn also ein Mitverschulden traf, wird sein Anspruch darüber hinaus gekürzt. Nur die Basisversorgung Welche Schadenskategorien sind aber betroffen? Unabhängig von einer Einstandspflicht der gegnerischen Kfz-Haftpflichtversicherung stehen dem Verletzten Ansprüche gegen die Sozialversicherung zu, nämlich Heilungskosten und - wenn eine Heilung nicht möglich ist - Ersatz für vermehrte Bedürfnisse. So gebühren ihm bei einer Querschnittlähmung Hilfestellungen zur Führung eines einigermaßen menschenwürdigen Lebens, etwa ein Rollstuhl, eine automatische Gangschaltung im Auto oder Betreuungsdienstleistungen. Darüber hinaus ist das Einkommen zu ersetzen, das der Verletzte aufgrund seiner Behinderung nun nicht mehr erzielen kann. Die Sozialversicherung erbringt zwar solche Leistungen, aber lediglich auf dem Niveau einer Basisversorgung. Der tatsächlich eingetretene Schaden geht häufig darüber hinaus: Die Sozialversicherung trägt nicht die Unterbringung in einem Einbettzimmer im Krankenhaus; die Pflegeversicherung sichert nur die Abfütterung des Schwerstverletzten in bestimmten Intervallen; und auch vom Verdienstentgang deckt die Sozialversicherungsrente nur einen Teilbetrag ab, dessen Höhe vom Ausmaß und der Dauer der Beitragszahlungen abhängt. Bei Zuerkennung eines Schadenersatzanspruchs besteht hingegen Anspruch im Ausmaß des tatsächlichen Schadens. Außerdem können Schmerzensgeld und bei Entstellungen eine Verunstaltungsentschädigung verlangt werden. Leitgedanke des Richtlinienvorschlags ist nicht so sehr ein Fehlverhalten des Schädigers, sondern der Umstand, daß sich heute praktisch niemand den Gefahren des Straßenverkehrs entziehen kann. Es kommt gleichzeitig zu einer Herabsetzung der Schwelle der Einstandspflicht des Kfz-Haftpflichtversicherers sowie einer Ausdünnung der Fälle, in denen der Geschädigte sich eine Kürzung seines Ersatzanspruchs wegen eines eigenen Fehlverhaltens gefallen lassen muß. Der Richtlinienvorschlag erfaßt die "schwachen Verkehrsoffer". Entgegen der Bezeichnung sind das nicht etwa nur Kinder, ältere oder gebrechliche Menschen, sondern alle Personen, die nicht die Herrschaft über das Volant eines Kfz haben, somit ein sehr weiter Personenkreis. Dazu zählen neben Radfahrern vor allem Passanten und Passagiere, nicht aber der Lenker eines Fahrzeugs selbst. Gerechtfertigt kann diese Abgrenzung damit werden, daß es allein der Lenker - im währsten Sinn des Wortes - in der Hand hat, Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zu treffen. Das Verkehrsoffer muß lediglich die Verwicklung in den Unfall nachweisen. Insoweit kommt ihm eine Erleichterung gegenüber dem bisher geforderten Kausalitätsbeweis zugute. Eine Entlastungsmöglichkeit des Ersatzpflichtigen unter Hinweis auf ein unabwendbares Ereignis wird abgeschnitten. Demgegenüber erfolgt eine Kürzung des Schadenersatzanspruchs des Opfers nur bei besonders grober Fahrlässigkeit. Ob dieser Vorschlag zur Richtlinie wird, kann noch nicht verlässlich beurteilt werden. Auf der Tagung gab es auch kritische Stimmen. Dafür spricht freilich, daß die Kommission an einem ähnlichen Vorschlag arbeitet, den sie nächstes Jahr präsentieren will. Sollte der Vorschlag umgesetzt werden, hätte das folgende Auswirkungen: Die Schadensregulierung würde vereinfacht. Der Geschädigte käme rascher zu seinem Geld. Darüber hinaus würde er häufig höhere Schadenersatzleistungen erhalten. Umstritten ist noch, ob auch der Umfang, in dem sich die Sozialversicherungsträger bei den Haftpflichtversicherern regressieren könnten, vergrößert würde. Versicherungen teurer Da die Verpflichtung zu Schadenersatzleistungen zunehmen würde, hätte das die wenig wünschenswerte Folge einer Erhöhung der Kfz-Haftpflichtversicherungsprämien. Freilich ist zu bedenken, daß eine Vereinfachung der Regulierung Schadensabwicklungskosten sparen hilft. Der Richtlinienvorschlag erfaßt nur das Verhältnis zwischen Verkehrsoffer und dem in Anspruch genommenen Haftpflichtversicherer. Viele Detailfragen, um die heute häufig jahrelang gestritten wird, stellen sich dann aber unter Umständen bei Rückgriffsansprüchen der Versicherer untereinander, so bei Verwicklung mehrerer Fahrzeuge in den Unfall, oder im Verhältnis zwischen Kfz-Haftpflichtversicherer und seinem Versicherungsnehmer, etwa bei der Frage der Belastung mit einem Malus. Nach dem Stand der Diskussion in Trier ist mit einem Richtlinienvorschlag freilich frühestens 2003 zu rechnen. Die Umsetzungsfrist beträgt dann noch weitere ein bis zwei Jahre. o. Univ.-Prof. Mag. Dr. Christian Huber ist Österreicher und Inhaber des Lehrstuhls für Bürgerliches Recht, Wirtschaftsrecht und Arbeitsrecht an der RWTH Aachen. Er war einziges deutschsprachiges Mitglied der Expertengruppe, die den Richtlinienvorschlag ausgearbeitet hat.

© Die Presse | Wien