

DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT

40. DEUTSCHER VERKEHRSGERICHTSTAG 2002

Inst. f. Wirtschaftswissenschaften Rhein.-Westf. Techn. Hochschule Aachen Lehrstuhl für Recht	
Inv. Nr. 162 878a	Anschaffungsjahr 2002

Veröffentlichung
der auf dem 40. Deutschen Verkehrsgerichtstag
am 24. und 25. Januar 2002 in Goslar
gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen

Die Durchführung des 40. Deutschen Verkehrsgerichtstages und die Drucklegung dieser Broschüre wurden von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, dem ACE, dem ADAC, dem Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, dem Deutschen Anwaltverein, dem GDV, sowie der Hasseröder Brauerei, der VOLKSWAGEN BANK und dem Volkswagen Service® finanziell unterstützt.

Die Programmgestaltung des Deutschen Verkehrsgerichtstages lag in den Händen eines Vorbereitungsausschusses, dem unter Vorsitz von Dr. Peter Macke, OLG-Präsident, folgende Mitglieder angehörten:

Detlef Otto Bönke, Ministerialrat
Eva Borck, Oberstaatsanwältin a. D.
Hans-Jürgen Gebhardt, Rechtsanwalt
Michael Harald Jordan, Vorsitzender Richter am Landgericht a. D.
Dr. Eckhart Jung, ADAC, Juristische Zentrale
Christine Kramer, Ministerialrätin
Dr. Gerhard Küppersbusch, Allianz Versicherungs-AG
Klaus Labenski, Geschäftsführer
Reiner Lilie, Oberstaatsanwalt a. D.
Dr. Dietrich Steinicke, Ministerialrat
Wolfgang Vogt, Rechtsanwalt

Hamburg 2002

Herausgeber:

Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V.
– Deutsches Verkehrswissenschaftliches Seminar –
Baron-Voght-Straße 106 a * 22607 Hamburg
Telefon: 040 / 89 38 89 * Telefax: 040 / 89 32 92
Internet: <http://www.deutsche-verkehrsakademie.de>
E-Mail: service@deutsche-verkehrsakademie.de

Redaktion: Michael Harald Jordan

Gesamtherstellung:

Brune-Mettcker Druck- und Verlagsgesellschaft mbH,
Wangerstraße 14, 26441 Jever

Kraftfahrzeug-Unfall in Europa

– Der Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer –

Prof. Dr. Christian Huber,
Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen

I. Einleitung

Das Haftpflichtrecht war bislang eine Materie, die jeweils nationalstaatlich geregelt wurde und bei der es allenfalls über den Transmissionsriemen des Kfz-Haftpflichtversicherungsrechts Ansatzpunkte für eine Vereinheitlichung auf europäischer Ebene gab¹. Es gibt Anzeichen, dass sich das alsbald ändern könnte. In den Jahren 2000 und 2001 fanden an der Europäischen Rechtsakademie in Trier Tagungen statt, deren gemeinsames Ziel es war auszuloten, ob es auch im Haftpflichtrecht Perspektiven einer europarechtlichen Vereinheitlichung gibt.

Betraff das Thema unter Federführung Italiens im Jahre 2000 die Möglichkeiten einer „Vereinheitlichung der Schmerzensgeldbemessung“, so wurde auf der Tagung am 7. und 8. Juni 2001 auf Vorschlag Frankreichs die Frage behandelt, ob und wie der „Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer“ bei Straßenverkehrsunfällen verbessert werden könne. Eine Expertenkommission aus fünf europäischen Staaten² hat einen Richtlinienvorschlag ausgearbeitet, der in der Folge auch von der Kommission aufgegriffen worden ist.

II. Inhalt des Expertenpapiers und der Trierer Tagung 2001

A. Reichweite des Vorschlags und dessen generelles Konzept

Der Richtlinienvorschlag regelt die haftpflichtrechtlichen Modalitäten, nach denen ein Personenschaden bei einem Straßenverkehrsunfall, an dem ein Fahrzeug beteiligt war, ersatzfähig ist. Die Gewichte zwischen Verschuldens- und Gefährdungshaftung sollen dabei in der Weise verschoben werden, dass die Einstandspflicht der hinter dem Halter stehenden Kfz-Haftpflichtversicherung verschärft, die Kürzung des Schadenersatzanspruchs des Opfers wegen eines von ihm zu verantwortenden Mitverschuldens aber eingeschränkt bzw.

¹ Dazu umfassend Lemor, in: Feybock/Jacobsen/Lemor, Kraftfahrtversicherung² (2002), 3 ff.

² Unter der Leitung von Prof. Groutel (Frankreich) haben an der Arbeitsgruppe mitgewirkt Prof. Candian (Italien), Prof. Dufwa (Schweden), RA Thomas (Großbritannien) und der Autor dieses Beitrags.

beseitigt wird. Vom Richtlinienvorschlag erfasst sind gemäß Art. 1 Nr. 2 von vornherein nur Personenschäden, nicht aber Sachschäden. Anspruchsberechtigt sind: die verletzte Person selbst sowie im Fall der Tötung die Hinterbliebenen, im deutschen Recht in erster Linie die gesetzlichen Unterhaltsgläubiger³.

Vorbild kommt der „loi Badinter“ des französischen Rechts⁴ sowie ähnlichen Bestrebungen im schwedischen Recht⁵ zu.

B. Sensible Detailfragen

1. Geschädigter und Ersatzpflichtiger

a) Der schwache Verkehrsteilnehmer

Ehe diese Akzentverschiebung näher beschrieben wird, soll zunächst erläutert werden, was der Richtlinienvorschlag unter einem „schwachen Verkehrsteilnehmer“ versteht. Art 1 Nr. 4 definiert diesen als jede Person, die nicht Lenker ist. Erfasst sind somit nicht nur Fußgänger und Fahrradfahrer, nicht nur besonders junge oder betagte Menschen oder Personen mit einer Behinderung, etwa Taube oder Blinde, sondern vielmehr alle, die *kein* Kraftfahrzeug lenken.

Wenn es schwache Verkehrsteilnehmer gibt, muss es zumindest auch einen starken geben, und das ist allein der Lenker. Dieser hat es – im wahrsten Sinn des Wortes – nämlich allein in der Hand, die Gefahr der Schädigung durch

3 Weiter ist der Kreis der Anspruchsberechtigten bei Anerkennung eines Trauerschmerzensgeldes, so in Frankreich, der Schweiz und jüngst auch in Österreich: OGH ZVR 2001/72; NZV 2002, 26 = ZVR 2001/52 (Karner) und dazu Fötschl, Neue Entwicklungen in der Rechtsprechung des OGH zum Schmerzensgeld, VersR 2001, 60. Ablehnend aber die hM in Deutschland, sofern die Trauer nicht pathologisch fassbar ist. Nachweise bei Kürschner, in: Wussow, Unfallhaftpflichtrecht¹⁵ (2002), Kap. 54, Rn 10. Jüngst ebenso KG NZV 2002, 39. Immerhin wurde dessen Einführung mehrheitlich gefordert auf dem VGT 1995, 6. Dazu Steffen, Der Einfluss des Verkehrsgerichtstages auf das Zivilrecht am Vorabend seines 40. Geburtstags, DAR 2002, 6, 7.

4 Der offizielle Titel des am 5.7.1985 erlassenen und nach dem damaligen Justizminister Badinter benannten Gesetzes lautet: „Gesetz zur Verbesserung der Rechtslage von Verkehrsunfallopfern und zur Beschleunigung des Entschädigungsverfahrens“. Näheres dazu bei von Bar, Neues Verkehrshaftpflicht in Frankreich, VersR 1986, 620 f.; Hinrichs, Die Berücksichtigung des Mitverschuldens bei der Haftung für Personenschäden im französischen und deutschen Recht (1991), 137 ff. (rezensiert von Gruber VersR 1996, 437); Hennings, Persönliche Haftung und Mitverschulden von Kindern im französischen Deliktsrecht (1992), 183 f.; Niboyer, Die Haftung Minderjähriger und ihrer Eltern nach deutschem und französischem Deliktsrecht zwischen Dogmatik und Rechtspolitik (2001), 98 ff.

5 Dazu Gunnar, Das neue Gesetz über die Straßenverkehrshaftung in Schweden, VersR 1977, 16 ff.; Lange-Fuchs, Reform des schwedischen Schadensersatz- und Kraftfahrzeughaftpflichtrechts, VersR 1977, 701 ff.

einen Unfall abzuwenden. Die Definition des Lenkers ist so weit gefasst, dass darunter auch der Fahrlehrer auf dem Beifahrersitz eingeschlossen ist, weil auch er einen Platz einnimmt, von dem aus er die Möglichkeit hat, das Fahrzeug zu lenken. Insoweit sind in diese Definition Erfahrungen eingeflossen, die in Frankreich mit der loi Badinter bereits gemacht worden sind. Bei diesem Konzept ist es folgerichtig, wenn Art. 1 Nr. 5 den „schwachen Verkehrsteilnehmer“ durch eine negative Umschreibung definiert, nämlich jede von der Person des Lenkers verschiedene Person.

Es wird hier ein ganz radikaler Schritt getan, der im deutschen Recht von der Tendenz her eine gewisse Entsprechung zum geplanten 2. Schadenersatzrechtsänderungsgesetz hat. Nach § 828 Abs. 2 nF BGB wird alsbald auch im deutschen Recht das Alter eines Kindes, bei dem dessen Mitverschulden niemals anspruchsmindernd angerechnet wird, vom vollendeten 7. auf das vollendete 10. Lebensjahr angehoben⁶. Im französischen Recht gilt diese Rechtslage für Personen bis zum vollendeten 16. Lebensjahr und ab dem 70. Lebensjahr sowie bei einer allgemeinen Minderung der Erwerbsfähigkeit von 80 % oder mehr⁷.

Der Richtlinienvorschlag geht weit darüber hinaus: Von diesem sind einbezogen nicht nur alle außerhalb des Unfallfahrzeugs befindlichen Personen, also Fußgänger, Radfahrer und die in einem anderen Fahrzeug mitbeförderten Personen, nicht aber der Lenker des anderen Fahrzeugs. Darüber hinaus sind vom Schutz erfasst die im Unfallfahrzeug mitbeförderten Personen. Auch insofern macht das deutsche Recht einen ganz kleinen Schritt in eben diese Richtung, als nach dem 2. Schadenersatzrechtsänderungsgesetz gemäß §§ 7, 8a StVG der unentgeltlich mitbeförderten Person künftig – im Gegensatz zum geltenden Recht – stets ein Anspruch aus der Gefährdungshaftung zustehen soll.

b) Gegen wen kann der Anspruch geltend gemacht werden?

Der Richtlinienvorschlag legt in Art. 4 fest, dass das Recht auf Entschädigung direkt gegen den Kfz-Haftpflichtversicherer des beteiligten Kraftfahrzeugs geltend zu machen ist. Nach der Systematik des deutschen Rechts setzt

⁶ Dazu AnwKomm-BGB/Ch. Huber § 828 Rn 1 ff.

⁷ Dazu Hellmann, Die Behandlung der Regressansprüche gegenüber den „Superprivilegierten“ im französischen Kfz-Haftungsrecht, VersR 1989, 775 f.; Scheffen, Zur Reform der zivilrechtlichen Deliktsfähigkeit von Kindern ab dem 7. Lebensjahr (§ 828 I, II BGB), ZRP 1991, 468, 460. Eine gewisse Entsprechung dazu kennt das deutsche Recht in § 3 Abs. 2a StVO, wonach der Lenker eines Fahrzeugs gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen zu besonderer Vorsicht verpflichtet ist. Diese Norm spielt aber bei der Mitverschuldensabwägung in der Praxis eine allenfalls untergeordnete Rolle, so auch Scheffen, Schadensersatzansprüche bei Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an Verkehrsunfällen, VersR 1987, 116, 122.

ungeachtet der *action directe* des § 3 Nr. 1 PflVG der versicherungsrechtliche Anspruch gegen den Kfz-Haftpflichtversicherer einen korrespondierenden Haftpflichtanspruch gegen den Halter oder andere versicherte Personen voraus. Das wurde bisher mit der Formel ausgedrückt: Die Deckung folgt der Haftung⁸.

Der Richtlinienvorschlag hat sich dazu nicht geäußert, sondern nur eine Einstandspflicht des Kfz-Haftpflichtversicherers angeordnet. Der Grund dürfte wohl darin liegen, dass es für eine Vereinheitlichung des Haftpflichtrechts keine europarechtliche Kompetenzgrundlage gibt. Deshalb hat man den (Um-)Weg über das Privatversicherungsrecht genommen. In der Sache geht es freilich um *Haftpflicht*- und nicht um *Versicherungsrecht*.

Sollte der Richtlinienvorschlag zur Richtlinie werden, dann würde die bisherige deutsche Rechtstradition es erfordern, dass bei der Umsetzung nicht nur die Einstandspflicht des Kfz-Haftpflichtversicherers verschärft wird; vielmehr ist bei der Haftung des Halters anzusetzen. Der richtige Ort für die Umsetzung wären das BGB und das StVG, nicht aber das PflVG oder das VVG⁹. Die Erweiterung der Einstandspflicht des Kfz-Haftpflichtversicherers wäre bloß eine Folge der Verschärfung der Haftung im materiellen Recht.

2. Beteiligung statt Verursachung

a) Hauptstoßrichtung: Beweiserleichterung beim Serienunfall

Sowohl im Expertengremium als auch in der Diskussion in Trier wurde eine Grundsatzdebatte darüber geführt, dass der Richtlinienvorschlag für eine zivilrechtliche Einstandspflicht des Kfz-Haftpflichtversicherers nicht mehr eine Verursachung, sondern nur noch eine Beteiligung bzw. Verwicklung¹⁰ des versicherten Kfz in den Unfall vorsieht. Von der Warte des geltenden Haftpflichtrechts mag das in der Tat ein revolutionärer, in den Augen mancher ein ketzerischer Schritt sein¹¹. Aus der Perspektive der Praxis sollte diese Änderung freilich nicht überbewertet werden:

⁸ Dazu Schlegelmilch, in: Geigel/Schlegelmilch, *Der Haftpflichtprozess*²³ (2001), Kap. 13, Rn. 24.

⁹ Zum andersartigen Zusammenspiel von Haftungs- und Haftpflichtversicherungsrecht im schwedischen Recht mit einem Hinweis auf Parallelen in anderen nordischen Rechtsordnungen sowie in den Niederlanden Festerling, *Versicherungsverhältnisse in der Haftpflichtprüfung – Ein Blick nach Schweden zum außergerichtlichen Haftungsrecht*, ZEuP 2000, 229 ff., 253.

¹⁰ Zu diesem Terminus im schwedischen Recht: Gunnar *VersR* 1977, 16.

¹¹ Zu bedenken ist freilich, dass es auch nach der derzeitigen Rechtslage, nämlich § 830 Abs. 1 Satz 2 BGB, dazu kommen kann, dass für vermutetes Verhalten einzustehen ist, so etwa in den Fällen der alternativen Kausalität. Dazu MüKo³/Stein § 830 Rn 2.

Hauptzielrichtung des Richtlinienvorschlags war eine Vereinfachung der Schadensregulierung bei einem Serienunfall. Bei Beteiligung mehrerer Fahrzeuge, etwa bei einem Auffahrunfall, kann manchmal nicht der Beweis geführt werden, dass das Verhalten des Lenkers eines bestimmten Fahrzeugs für eine bestimmte Schadensfolge ursächlich im Sinne der *conditio sine qua non* war. Wurde ein Verkehrsoffer getötet, lässt sich oft nicht mit hinreichender Sicherheit feststellen, ob dafür der erste, der zweite oder erst der dritte Aufprall ursächlich war.

Im einem solchen Fall sollte auch ohne – strengen – Kausalitätsnachweis das Verkehrsoffer vom Kfz-Haftpflichtversicherer eines Halters eines beteiligten Kfz Entschädigung verlangen können. Angelegenheit des leistungspflichtigen Kfz-Haftpflichtversicherers sollte es dann sein, Rückgriff bei dem Haftpflichtversicherer zu nehmen, dessen Fahrzeuglenker den Unfall tatsächlich verursacht hat.

b) Ausklammerung des Regressanspruchs

Die Regelung:

Der Anwendungsbereich des Richtlinienvorschlags beschränkt sich dezidiert auf das Verhältnis zwischen Verkehrsoffer und Kfz-Haftpflichtversicherer. Ausgeklammert nach Art 8 Nr. 2 – und somit nach innerstaatlichem Recht zu beurteilen – sind weiterhin die Voraussetzungen des Regresses, sei es eines Sozialversicherungsträgers gegen den Haftpflichtversicherer, sei es der Haftpflichtversicherer untereinander. Entsprechendes gilt auch für den Anspruch des Haftpflichtversicherers gegen den Versicherungsnehmer oder Versicherte, also in erster Linie gegen den Halter und/oder den Lenker bei Leistungsfreiheit des Haftpflichtversicherers, der wegen der Pflichtversicherung gemäß § 158c Abs. 1 VVG dem Dritten nicht entgegengesetzt werden kann und nur zu einem Rückgriffsanspruch des Kfz-Haftpflichtversicherers im Innenverhältnis nach § 158f VVG führt.

Die sich daraus ergebenden Auswirkungen:

Der Regressanspruch, gegen wen auch immer er gerichtet ist, setzt somit nach deutschem Recht weiterhin den Kausalitätsnachweis voraus. Man mag nun einwenden, dass dann letztendlich nicht viel bewirkt würde, wenn derjenige, der den Schaden letztendlich zu tragen hat, nur bei Nachweis der Kausalität zur Verantwortung gezogen werden kann.

Dagegen lässt sich freilich ins Treffen führen, dass es immerhin einen Unterschied macht, ob den Kausalitätsnachweis das *Opfer* zu führen hat oder der regressberechtigte Sozialversicherer bzw. der Kfz-Haftpflichtversicherer. Aus der Perspektive des Schutzes „schwacher Verkehrsteilnehmer“ ist es nämlich

als Fortschritt anzusehen, wenn diese geringere Beweisanforderungen zu bewältigen haben und auf diese Weise rascher ihren Entschädigungsanspruch durchsetzen können.

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang darauf, dass in den Fällen, in denen der unfallverursachende Lenker unerkannt Unfallflucht begangen hat, nach Art 5 der *Entschädigungsfonds* einstandspflichtig wird. Der Richtlinien-vorschlag führt darüber hinaus dazu, dass ein (deutscher) Kfz-Haftpflichtversicherer u. U. selbst dann – endgültig – mit der Tragung des Schadens belastet bleibt, wenn das Handeln des Halters oder des Lenkers des versicherten Fahrzeugs für die Schadensfolgen nicht kausal war, oder ein Regressanspruch gegen den Verursacher ins Leere geht, weil dieser vermögenslos ist oder die Deckungssumme nicht ausreicht. Konkret vorstellbar ist dies namentlich, wenn letztendlich ein – nicht oder unzureichend haftpflichtversicherter – Fußgänger oder Radfahrer für den Unfall verantwortlich war.

Für das Verkehrsunfallopfer kommt als zusätzlicher Vorteil hinzu, dass es die Kfz-Haftpflichtversicherer *aller* beteiligten Fahrzeuge in Anspruch nehmen kann, deren Lenker in den Unfall verwickelt worden sind. Bedeutsam ist das vor allem, wenn der Nachweis des Verschuldens nicht gelingt, sondern der Anspruch nur auf die Gefährdungshaftung gestützt werden kann. Bei den insbesondere beim Personenschaden für Schwerverletzte völlig unzureichenden Haftungshöchstsummen¹² ist es dann in der Tat bedeutsam, dass der Verletzte auf mehrere Ersatzpflichtige zugreifen kann. Durch die Vervielfachung der Haftungsfonds lassen sich Kürzungen des Anspruchs häufiger vermeiden. Vice versa ist damit natürlich eine stärkere Inanspruchnahme der Haftpflichtversicherer verbunden.

Vor dem Hintergrund des Gesetzes der großen Zahl erscheint es nicht unbillig, in solchen Ausnahmekonstellationen den (deutschen) Kfz-Haftpflichtversicherer bzw. die Versicherungswirtschaft insgesamt mit einer Haftung zu belasten und nicht das Opfer ganz oder zum Teil leer ausgehen zu lassen.

3. Ausdehnung der Gefährdungshaftung – keine Berufung auf ein unabwendbares Ereignis

In Art. 6 werden nur eng umrissene Haftungsbefreiungsgründe zugelassen. Eine Entlastung wegen höherer Gewalt soll nach Art. 6 nur möglich sein, sofern diese höhere Gewalt nicht aus den Bedingungen des Straßenverkehrs stammt. Was dadurch ausgeklammert werden sollte, sind Naturereignisse,

¹² Das gilt auch nach der geplanten Anhebung der Haftungshöchstsummen durch das geplante 2. Schadensersatzrechtsänderungsgesetz.

wie sie zum allgemeinen Lebensrisiko zählen, wenn etwa eine Lawine bewirkt, dass ein Auto über einen Berghang hinabgeschleudert wird und dabei einen Passanten verletzt.

Insoweit verwirklicht sich nicht mehr die spezifische Gefährlichkeit des Fahrzeugs; vielmehr geht es um ein allgemeines Lebensrisiko. Die Einschränkung der höheren Gewalt auf Fälle außerhalb des Straßenverkehrs erfolgte mit Rücksicht auf die Staaten, in denen der Begriff höhere Gewalt (*force majeure*) auch das unabwendbare Ereignis miteinschließt.

Es wird damit gerade der Rechtszustand vorgeschlagen, der durch das 2. Schadensrechtsänderungsgesetz in § 7 Abs. 2 StVG nF alsbald dem deutschen Recht entsprechen wird. Ob der Begriff der höheren Gewalt des Richtlinienvorschlags dem § 7 Abs. 2 StVG entspricht, der sich an § 1 Abs. 2 Satz 1 HaftPflG orientiert, oder noch enger ist, wie die Ausschlussklausel des Art 11 des Europäischen Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung für durch Kraftfahrzeuge verursachte Schäden vom 14.5.1973¹³, ist eine Detailfrage. Diese dürfte auch eher von akademischem Interesse als von praktischer Bedeutsamkeit sein.

Ganz anders verhält es sich mit dem nächsten Punkt.

4. Begrenzung des Mitverschuldenseinwandes

Der wirtschaftlich schwerwiegendste Bereich ist m. E. die Verschiebung der Gewichte beim Mitverschulden des Verkehrsopfers. Gemäß Art. 7 soll leichte Fahrlässigkeit sich überhaupt nicht mehr anspruchsmindernd auswirken¹⁴. Und im Bereich der groben Fahrlässigkeit dürfte es auf die Rechtsprechung ankommen, ob jede grobe Fahrlässigkeit als anspruchsmindernd in Betracht kommt oder nur die allergrößte Fahrlässigkeit.

Der Wortlaut spricht von einem „Fehlverhalten besonderer Schwere“. Nachdem die allermeisten Sorgfaltsverstöße von der deutschen Rechtsprechung als bloß leicht fahrlässig eingestuft werden¹⁵, wird es insoweit durch-

13 So Macke, Aktuelle Tendenzen bei der Regulierung von Unfallschäden, DAR 2000, 506, 512.

14 So auch die Rechtslage im schwedischen Recht (vgl. dazu Lange-Fuchs VersR 1977, 701, 702; Festerling ZEuP 2000, 229, 235 f.). So auch das französische Recht (dazu Niboyet, Haftung Minderjähriger, 101 f.). Darüber hinaus führt bei Personen unter 16 Jahren nur vorsätzliches Verhalten zu einer Ansruchskürzung wegen Mitverschuldens.

15 Die Rechtsfolgen im Haftpflichtprozess sind grundsätzlich davon nicht abhängig, weil das Ausmaß des Ersatzes – vom Schmerzensgeld abgesehen – gleich hoch ist, ob leichte oder grobe Fahrlässigkeit gegeben ist. Anders etwa im österreichischen Recht, wo gemäß §§ 1323 f. ABGB bei leichter Fahrlässigkeit bloß der positive Schaden, der entgangene Gewinn freilich erst ab grober Fahrlässigkeit zu ersetzen ist.

aus zu einer beträchtlichen Zunahme der Ersatzpflicht der Kfz-Haftpflichtversicherer kommen. Auch insoweit ist die Tendenz erkennbar, dem Verkehrssopfer mögliche Hürden auf dem Weg der Durchsetzung eines ungekürzten Anspruchs aus dem Weg zu räumen.

III. Abschließende Würdigung

A. Chance bzw. Gefahr einer Richtlinie

Es ist das Schicksal vieler Expertenpapiere, dass sie in den Schubladen ihrer Auftraggeber ein Dornröschendasein fristen. Bei diesem Vorschlag könnte es insofern mittelfristig eine Spur anders sein, als die Kommission das Thema aufgegriffen hat und in absehbarer Zeit einen entsprechenden eigenen Vorschlag präsentieren möchte. In der Diskussion wird dann auf die Ergebnisse des für die Trierer Tagung erarbeiteten und dort diskutierten und daraufhin modifizierten Expertenpapiers gewiss Bezug zu nehmen sein. Dass die Kommission sich kompetenzrechtlich auf dünnem Eis bewegt, dürfte für Erfolg oder Misserfolg des Vorhabens kaum von entscheidender Bedeutung sein.

B. Auswirkungen auf das deutsche Recht und auf andere Rechtsordnungen

Für das Verkehrssopfer, dessen Schadenersatzansprüche nach deutschem Recht reguliert werden und das in das deutsche Sozialversicherungssystem eingebettet ist, ergeben sich Verbesserungen namentlich beim Schmerzensgeld¹⁶. Bei den übrigen Schadensposten, wie Erwerbsschaden, Heilungskosten und vermehrten Bedürfnissen, ergeben sich Auswirkungen nur insoweit, als der Schadenersatzanspruch des Verletzten oder Hinterbliebenen über den korrespondierenden Anspruch gegen den Sozialversicherungsträger hinausgeht. Je dichter das Netz der sozialen Sicherheit geknüpft ist, um so weniger weitgehend sind die Auswirkungen für den schwachen Verkehrsteilnehmer.

Im deutschen Recht sollten sich – vom Schmerzensgeld abgesehen – namentlich Auswirkungen bei folgenden Schadensposten ergeben: Bei den Heilungskosten sind betroffen die Besuchskosten der Angehörigen sowie die Mehrkosten für die Unterbringung in einer gehobenen Pflegeklasse. Dazu kommen der Haushaltsführerschaden und Pflegedienstleistungen im Rahmen des Anspruchs wegen vermehrter Bedürfnisse, wo ein beträchtliches Auseinanderklaffen zwischen Pflegeversicherung und schadenersatzrechtlichem Bedarf zu konstatieren ist. Zu nennen sind schließlich Fälle des Erwerbs-

¹⁶ Zu den Auswirkungen im österreichischen Recht: Ch. Huber, Künftige Änderungen im deutschen und europäischen Schadenersatzrecht, ZVR 2002, 38, 42 ff.

schadens eines Selbständigen, namentlich, wenn die Verletzung zu keinem Dauerschaden führt.

Die vorgeschlagene Haftungsausweitung und, damit einhergehend, die Ausdehnung des Schadensersatzanspruchs des Verkehrsopfers hat denn auch in anderen Ländern gravierendere Auswirkungen als die aufgezählten punktuellen Erweiterungen im deutschen Recht, kennen doch nicht alle Rechtsordnungen etwa bei Tötung des Unterhaltsschuldners eine Rente. In Frankreich etwa müssen sich die hinterbliebenen Unterhaltsgläubiger mit einer relativ bescheidenen Kapitalabfindung begnügen. Vor diesem Hintergrund wird dann die Zielsetzung einer moderaten Ausweitung der Haftung in diesen Staaten denn auch ein wenig plausibler.

Die Vertreter Frankreichs, die in der loi Badinter ein vergleichbares Haftungsregime in ihrer Rechtsordnung bereits kennen und erprobt haben, haben auf der Trierer Tagung darauf hingewiesen, dass die Ausweitung der Haftung in Frankreich zu keinem Ansteigen der Kfz-Haftpflichtversicherungsprämien geführt habe, weil die Vereinfachung der Regulierung die mit der Haftungsausweitung verbundene Mehrbelastung der Kfz-Haftpflichtversicherer aufgefangen habe. Zu beachten ist dabei, dass die Einführung der loi Badinter in einer Phase erfolgt ist, in der durch Verbesserung der Sicherheitsstandards bei der Kfz-Ausrüstung die Anzahl und Schwere der Personenschäden rückläufig war. Diese Tendenz lässt sich auch für Deutschland statistisch nachweisen.

Es ist fraglich, ob sich ein solcher Befund auch bei künftiger Einführung für das deutsche Recht ergäbe. Ist auch zuzugestehen, dass die Regulierung von Personenschäden im Verhältnis zwischen Geschädigtem und Kfz-Haftpflichtversicherer sich vereinfachte, so sind doch Komplikationen insoweit zu erwarten, als dann für den bei einem Verkehrsunfall sehr häufig gleichzeitig auftretenden Sachschaden andere Regeln gelten müssten als für den Personenschaden¹⁷. Da auch der Regress zwischen den Versicherern diesem Regime nicht unterworfen ist, wird die Schadensregulierung insgesamt gewiss nicht einfacher, ein Phänomen, das bei Umsetzung europarechtlicher Vorgaben nicht nur auf diesem Gebiet zu konstatieren ist.

17 Für eine weniger weitreichende Kürzung des Schadenersatzanspruchs des Verkehrsopfers bei einem Mitverschulden im Falle des Personenschadens gegenüber dem Sachschaden aber bereits Heitmann, Reform des Schadensrechts für Verkehrsunfälle (1996), 55. So auch die schwedische Rechtsordnung. Vgl. Lange-Fuchs VersR 1977, 701, 702; Festerling ZEuP 2000, 229, 235 f.

Text des Richtlinienvorschlags

Artikel 1

Im Sinne dieser Richtlinie ist zu verstehen unter:

1. *Fahrzeug*: jedes Fahrzeug gemäß Artikel 1 der Richtlinie 72/166/EWG;
2. *verletzte Person*: jede Person, die nicht ein Fahrzeug lenkt, hat ein Recht auf Ersatz der von ihr erlittenen Schäden mit physischen oder psychischen Folgen, die durch einen Unfall entstanden sind, bei dem ein unter Absatz 1 definiertes Kraftfahrzeug beteiligt war;
3. *Unfall*: ein solcher auf einem öffentlichen Verkehrsweg, an dem ein zum Verkehr zu Lande zugelassenes Kraftfahrzeug beteiligt ist allein aufgrund seiner Teilnahme am Verkehr;
4. *Beteiligung*: Verwicklung eines Kraftfahrzeugs in den Hergang des Unfalls;
5. *Nichtlenker*: jede an dem Unfall beteiligte Person mit Ausnahme von Kraftfahrzeuglenkern, seien diese am Unfall beteiligt oder auch nicht;
6. *Lenker*: Person, die den Platz einnimmt, von dem sie die Möglichkeit hat, das Fahrzeug zu lenken.

Artikel 2

Die Mitgliedsstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit jeder verletzten Person allein schon durch die Feststellung des Unfalls Schadenersatz zuerkannt wird. Der Schadenersatzanspruch unterliegt einzig und allein den in Artikel 3 dargelegten Bedingungen

Artikel 3

Voraussetzung für die Entschädigung ist die Beteiligung eines Fahrzeugs am Unfall. Die verletzte Person muss diese Beteiligung beweisen.

Artikel 4

Das Recht auf Entschädigung ist direkt gegen den Versicherer eines beteiligten Fahrzeugs geltend zu machen.

Artikel 5

Bei Nichtvorhandensein einer Versicherung für das betroffene Fahrzeug ist der Anspruch auf Entschädigung direkt bei der Stelle geltend

zu machen, die in jedem Mitgliedstaat gemäß Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 84/5/EG geschaffen wurde. Dabei finden die im jeweiligen Staat gültigen Normen Anwendung.

Artikel 6

Weder höhere Gewalt (sofern ihre Ursache nicht aus dem Risiko des Straßenverkehrs resultiert) noch das Verhalten irgendeines Dritten können gegenüber dem anspruchsberechtigten Geschädigten eingewendet werden.

Artikel 7

Dem Anspruchsberechtigten kann lediglich ein besonders schweres Verschulden des Geschädigten entgegengehalten werden, das zur Kürzung oder Minderung seines Anspruchs führt.

Artikel 8

1. Jeder Mitgliedstaat bestimmt nach seinem Ermessen den Personenkreis, der zur Rückzahlung verpflichtet ist
 - an den Versicherer, wenn dieser einen Ausschluss geltend machen kann, der gemäß Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 84/5/EWG den unfallgeschädigten Dritten nicht entgegengesetzt werden kann;
 - an die Organisation, die bei Nichtvorhandensein einer Versicherung den Geschädigten entschädigt hat.
2. Jeder Mitgliedstaat bestimmt ebenfalls die Bedingungen des Rückgriffs
 - des zahlenden Versicherers gegen andere Versicherer, falls mehrere Fahrzeuge an dem Unfall beteiligt sind;
 - der Sozialversicherungsträger.
3. Es steht im Ermessen der Mitgliedsstaaten, Regelungen zu erlassen, die bewirken, dass Art. 7 nicht anzuwenden ist auf Geschädigte wegen ihres Alters oder ihrer vor dem Unfall vorhandenen körperlichen Behinderung.
4. Jeder Mitgliedsstaat soll Maßnahmen ergreifen, um zu vermeiden, dass die Entschädigungsleistungen aufgrund dieser Richtlinie den Versicherungsnehmer durch eine Anhebung der Kfz-Haftpflichtversicherungsprämien benachteiligen.