

VI. Verkehrsrechtstag in Trier

12. bis 14. 10. 2005

ZVR 2006/29

Ungeachtet des negativen Ausgangs über die neue EU-Verfassung in Frankreich und den Niederlanden macht die Rechtsangleichung in Europa beträchtliche Fortschritte. Dieser Prozess macht auch vor dem Verkehrsrecht nicht Halt.

Das Institut für Europäisches Verkehrsrecht veranstaltet an der Europäischen Rechtsakademie in Trier seit mehreren Jahren Tagungen, die sich mit Fragen der „Europäisierung“ des Verkehrsrechts befassen. Vom 12. bis 14. 10. 2005 fand der 6. Europäische Verkehrsrechtstag statt (Trier VI). Ca 250 Teilnehmer, mehr als die Hälfte davon nicht aus Deutschland, diskutierten über ein breites Spektrum von Fragen, schwerpunktmäßig – aber eben nicht ausschließlich – aus den Bereichen Schadenersatz- und Privatversicherungsrecht. Die Konferenzsprachen waren deutsch, englisch und französisch.

Der Präsident des Instituts für Europäisches Verkehrsrecht, der frühere EU-Abgeordnete und stellvertretende Leiter des Rechtsausschusses des Europäischen Parlaments, *Willi Rothley*, wies in seinem Einleitungsstatement darauf hin, dass spätestens seit der 5. KH-Richtlinie klargestellt worden sei, dass ein Verkehrsunfall nach einem Auslandsunfall in der EU den gegnerischen Haftpflichtversicherer im Inland klagen könne. Auf den vorangegangenen Verkehrsrechtstagen sei bereits darauf hingewiesen worden, dass sich das eigentlich schon aus der 4. KH-Richtlinie ergebe. Eben diese Rechtsansicht wurde nun vom OLG Köln in einer E vom 12. 9. 2005 (16 U 36/05) eingenommen. Die Entscheidung sei noch nicht rechtskräftig; die Revision an den BGH wurde zugelassen.

Der Verfasser dieses Berichts hatte die Ehre und Freude, als erster am Nachmittag des 12. 10. 2005 referieren zu dürfen. Es ging um das Thema „Höhe des Schmerzensgeldes und ausländischer Wohnsitz des Verletzten“. Die Zentralthese lautete: Das Schmerzensgeld sei kein isolierter Schadensposten, sondern das restliche Kompensationsinteresse des Verletzten, das ihm gebühre, soweit eine Restitution, also eine Wiederherstellung des Zustands ohne Schädigung, nicht möglich sei. Daraus sei folgerichtigerweise abzuleiten, dass die Höhe des Schmerzensgeldes von der Kaufkraftparität am gewöhnlichen Aufenthaltsort des Opfers abhängig sei.

Solche Ansätze gebe es in der Judikatur der deutschsprachigen Rechtsordnungen (Deutschland, Österreich, Schweiz); wobei aber auch die Gegenansicht vertreten werde, dass sich die Höhe des Schmerzensgeldes ausschließlich nach den Verhältnissen des Unfallortes bzw des angerufenen inländischen Gerichts zu orientieren habe. Akzeptiere man den im Referat vorgestellten Lösungsansatz, werde dadurch ein Beitrag zur Rechtsangleichung geleistet, würde doch auch die Höhe der jeweils anderen Schadensposten von der Kaufkraftparität am gewöhnlichen Aufenthaltsort des Verletzten abhängen.

Anschließend befasste sich Prof. *Staudinger* (Bielefeld) mit der im Moment überaus aktuellen Frage „Internationale Verkehrsunfälle und die geplante ‚Rom II‘ Verordnung“. Nach einem Vorschlag des Europäischen Parlaments solle in einer Verordnung festgelegt werden, dass bei Personenschäden bei Straßenverkehrsunfällen mit Auslandsbezug die kollisionsrechtliche Frage anders als nach dem – derzeit in Österreich geltenden – Haager Straßen-

verkehrsabkommen beurteilt werden solle. Während der Vorschlag der Kommission primär das Tatortrecht für maßgeblich halte, die *lex loci*, sehe der Vorschlag des Europäischen Parlaments für den Umfang des Personenschadens bei einem Verkehrsunfall eine Anknüpfung an den gewöhnlichen Aufenthaltsort des Verkehrsunfallopfers vor.

Prof. *Staudinger* wies auf eine Fülle von handwerklichen Mängeln sowie offenen Fragen beim derzeitigen Entwurf hin. Unter anderem wegen der damit verbundenen Komplikationen plädierte er für den Kommissionsentwurf, nämlich die *lex loci*. Diese solle nur dann durchbrochen werden, wenn Schädiger und Geschädigter aus einem Land kämen, wie das bei Ansprüchen des Fahrgastes gegen den Lenker der Fall sei.

In der Diskussion wies Präsident *Rothley* darauf hin, dass man die handwerklichen Fehler ausmerzen und sich im Übrigen mit der Kernfrage beschäftigen solle. Die vom Parlament vorgeschlagene Lösung sei integrationsfreundlich, weil auf diese Weise gewährleistet werde, dass sich der Bürger bei einem Straßenverkehrsunfall überall in Europa wie zu Hause fühlen könne, werde er doch umfangmäßig so entschädigt, als wäre ihm der Unfall im Inland passiert.

In den sonstigen Beiträgen war man sich darüber einig, dass die Neuregelung in der vom Parlament vorgeschlagenen Weise zu erheblichen Komplikationen führen könne.

Am 13. 10. 2005 erfolgte im ersten Teil des Vormittags eine Aussprache über die „Kontrolle der Einhaltung der Versicherungspflicht“. *Ulf Lemor* (Brüssel) wies in seinem Einleitungsstatement darauf hin, dass der Entschädigungsfonds in vielen Fällen deshalb in Anspruch genommen werde, weil das Fahrzeug, dessen Halter oder Lenker für den Unfall einstandspflichtig sei, nicht haftpflichtversichert sei; und dies ungeachtet des Umstands, dass es eine obligatorische Kfz-Haftpflichtversicherung gebe.

Der prozentuelle Anteil der unversicherten Fahrzeuge sei in den einzelnen Mitgliedsstaaten unterschiedlich hoch. Er reiche von 0,1% in Deutschland, der Schweiz und Österreich bis zu annähernd 50% in Rumänien.

Carolin Maion von der Europäischen Kommission erläuterte, dass eine Statistik erstellt wurde, wie hoch der Anteil der nicht Kfz-haftpflichtversicherten Fahrzeuge in den einzelnen Mitgliedsstaaten sei. Selbst in Großbritannien liege dieser Anteil bei immerhin ca 5%, in Polen und der Tschechischen Republik sogar bei 8%. Die Daten seien aber nur bedingt vergleichbar, weil unterschiedliche statistische Methoden angewendet würden.

Liviu Stoicescu aus Rumänien wies darauf hin, dass die realistische Zahl der unversicherten Fahrzeuge in Rumänien eher bei 20 bis 25% liege, weil es 500.000 Wracks gebe, die eigentlich nicht mitgezählt werden dürften. Bis zum Jahresende solle eine Datenbank fertig gestellt sein, mit der eine bessere Kontrolle ermöglicht werden solle. Auch bei der Ausreise nach Europa kontrolliere die Polizei das Bestehen einer Kfz-Haftpflichtversicherung.

Günter Albrecht vom Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs erläuterte, welche abstrakten Anforderungen an ein wirksames Überwachungssystem zu stellen seien und in welchem Maße diese Umsetzung in Österreich gelungen sei. Grenzen der rechtlichen Überwachungsmöglichkeiten seien dann erreicht,

wenn ein Kennzeichen gefälscht werde, was aber in der Praxis selten vorkomme. Bedeutsam sei, dass nicht nur eine Kontrolle bei Erwerb des Fahrzeugs stattfinde, sondern auch während des laufenden Betriebs. Vorzugswürdig sei ein Register, auf das Zulassungsbehörde und Versicherungsunternehmen Zugriff hätten.

Die Gefahr nicht versicherter Fahrzeuge sei in den Ländern größer, in denen die Laufzeit des Kfz-Haftpflichtversicherungsvertrags bloß 1 Jahr betrage, in denen jedoch geringer, in denen in einem solchen Fall der Vertrag automatisch weiterlaufe.

Das Spektrum der Sanktionen beinhalte Geldstrafen – die denjenigen wenig motivierten, der überschuldet sei – sowie den Entzug des Fahrzeugs und des Führerscheins. Als Belegstelle für eine unkonventionelle Sanktion wurde die Ukraine genannt. Wesen Fahrzeug ohne Kfz-Haftpflichtversicherung sei, der erhalte bei einem Unfall seinen Kfz-Sachschaden von einem Kfz-Haftpflichtversicherer auch nicht ersetzt.

Ashton West aus London nannte einige beeindruckende Zahlen aus Großbritannien. Die Schäden durch unversicherte Fahrzeuge betrügen pro Jahr 700 Mio Euro. Die jährliche Haftpflichtprämie könnte für jeden Versicherungsnehmer zwischen € 20,- und € 45,- geringer sein, wenn alle Fahrzeuge haftpflichtversichert wären. In Wahrheit seien 1,5 Mio Fahrzeuge, somit ca 5% aller Fahrzeuge Großbritanniens nicht haftpflichtversichert.

In Großbritannien gebe es eine Datenbank der Versicherungswirtschaft und eine der Behörden. Dort sei auch eine neue Behörde geschaffen worden, um nicht bei Erwerb, sondern auch während des Gebrauchs zu kontrollieren, ob ein Fahrzeug haftpflichtversichert sei. Diese Behörde werte die automatischen Aufnahmen mit den in den Straßen installierten Kameras aus. Das Problem der nicht – mehr – haftpflichtversicherten Fahrzeuge sei durch die Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs größer geworden.

Prof. Pierre Lucas (Brüssel) berichtete über den Barème, eine Punktetabelle, die es ermögliche, Verletzungen nach ihrer Schwere zu gewichten. Ganz wichtig sei in diesem Zusammenhang der Hinweis, dass es sich um einen Arbeitsbehelf von Medizinern für Mediziner handle. Es sollte sich um eine über die Landesgrenzen hinweg objektiv lösbare Fragestellung handeln, welche Verletzung relativ schwerer wiege und welche weniger schwer.

Der Vorzug des Barème liege darin, dass künftighin eine einheitliche äußere Form der medizinischen Sachverständigengutachten – nach belgisch-französischem Vorbild – und auch die Ausbildung der medizinischen Sachverständigen nach einheitlichen Standards erfolgen solle. Da es sich um ein Phänomen auf der Tatsachenebene handle, bedürfe er auch keiner Normierung.

Paolo Mozaggia von der Europäischen Kommission berichtete anschließend darüber, dass der Barème für Entschädigungsleistungen bei der Beamtenversorgung nach Berufsunfällen und Berufskrankheiten sowie privaten Unfällen zugrunde gelegt werde, was von allen Mitgliedsstaaten gebilligt worden sei. Der Barème sei dafür insoweit besonders gut geeignet, als es sich um 35.000 Beamte aus 25 Mitgliedsstaaten handle, somit Personen aus einem sehr heterogenen Kulturkreis mit einer beachtlichen regionalen Streuung.

Den Donnerstagnachmittag (13. 10.) leitete Rothley mit einem Referat zur 5. KH-Richtlinie ein. Da die Mindestdeckungssummen 20 Jahre lang gleich geblieben seien, sei eine Anpassung überfällig gewesen. Die Mitgliedsstaaten hätten ein Wahlrecht zwischen der Höchstdeckungssumme von 1 Mio Euro pro Person und 5 Mio Euro pro Unfall bei Personenschäden. Bei Sachschäden betrage die Mindestdeckungssumme 1 Mio Euro.

Die Umsetzung in nationales Recht habe mit Übergangsfristen zu erfolgen, sodass frühestens zum 11. 6. 2012 diese Summen er-

reicht würden. Alle 5 Jahre nach dem In-Kraft-Treten der Richtlinie oder nach Ablauf einer Übergangsfrist habe eine Valorisierung nach einem harmonisierten Verbraucherpreisindex stattzufinden.

Völlig zutreffend hat Rothley darauf hingewiesen, dass bei schwersten Verletzungen weder 1 Mio Euro pro Person noch 5 Mio Euro pro Unfall ausreichend seien. Erwähnt sei, dass die Haftungshöchstbeträge nach dem österr EKHG diesen Anforderungen – trotz der jüngsten Anhebung im Jahr 2004 – in keiner Weise genügen. Sie liegen mit € 800.000,- bei Verletzung oder Tötung unter den Werten der Richtlinie. In Deutschland beträgt die Höchstsumme nach dem Straßenverkehrsgesetz, der Gefährdungshaftung bei Autounfällen, die zum 1. 8. 2002 angehoben worden ist, sogar nur € 600.000,-.

Bezüglich der 3-Monatsfrist, innerhalb der der Haftpflichtversicherer eine begründete Stellungnahme abzugeben habe, gelte diese auch für Inlandsunfälle; lediglich die Entschädigungsstelle sei für Inlandsunfälle nicht zuständig.

Sofern ein Fahrzeug kein amtliches Kennzeichen habe bzw ein gefälschtes oder gestohlenen, stelle sich die Frage, wo der gewöhnliche Aufenthaltsort des Fahrzeugs gegeben sei. Für Zwecke der Schadensregulierung sei dann auf den Unfallort abzustellen mit der Folge, dass dieser nationale Entschädigungsfonds einstands-pflichtig sei.

Die Herausnahme von Fahrzeugen, die weniger als 10 km/h fahren, erfolgte aufgrund massiver Interventionen der Landwirtschaft, denen schließlich nachgegeben wurde. Es wurde indes vereinbart, dass in 5 Jahren darüber nochmals zu reden sein werde. Angemerkt sei, dass eben diese Diskussion auch in Deutschland im Zusammenhang mit dem 2. Schadensersatzrechtsänderungsgesetz eine Rolle gespielt hat, als dort die Anhänger, deren Zugfahrzeuge weniger als 20 km/h fahren, aus der Gefährdungshaftung ausgenommen worden sind, was den gleichen Grund hatte – nämlich ein Nachgeben gegenüber den Lobbyinteressen der Landwirtschaft – und von den Fachleuten als ebenso wenig sachgerecht angesehen worden ist wie die Ausklammerung solcher Zugfahrzeuge aus der Gefährdungshaftung, die nicht schneller als 20 km/h fahren.

Die schwachen Verkehrsteilnehmer, also Fußgänger und Fahrradfahrer, werden als eigene Kategorie genannt. Erwägenswert könnte sein, im Zuge einer 6. KH-Richtlinie zu deren Gunsten eine Gefährdungshaftung einzuführen.

Jean-Louis Marsaud, Direktor des CEA (Comité Européen des Assurances) in Paris sprach anschließend über Rechtsverfolgungskosten. Es gehe dabei um die Erstattungsfähigkeit von Rechtsverfolgungskosten, somit von Sachverständigen- und Anwaltskosten im Zuge der gerichtlichen und außergerichtlichen Regulierung. Das CEA habe dabei die Zusammenarbeit angeboten und einen Befund erhoben, wobei eine Arbeitsgruppe die jeweiligen Haftpflicht- und Rechtsschutzversicherer befragt habe.

Aus 18 Staaten kamen verwertbare Antworten auf einen Fragebogen. Während die Prozesskosten überwiegend überwälzbar seien, sei das bei den außergerichtlichen Kosten sehr unterschiedlich. Ein akuter Handlungsbedarf bestehe nicht.

In der Diskussion verwies Dr. Hauptfleisch vom ÖAMTC in Wien auf eine Untersuchung von Nissen (Erstattungsfähigkeit von Anwaltsgebühren in Europa – Rechtsanwaltskosten bei außergerichtlicher Schadensregulierung, DAR 2005, 417f) aus der sich ergebe, dass nur in vier Staaten außergerichtliche Anwaltskosten überwälzbar seien. Da der Großteil der Schadensfälle außergerichtlich reguliert werde, sei diesbezüglich entgegen der Einschätzung von Marsaud sehr wohl ein dringender Handlungsbedarf im Rahmen einer 6. KH-Richtlinie gegeben. Jacob Hradek aus der Tschechischen Republik ergänzte, dass in der tschechischen

Rechtsordnung lediglich eine marginale Änderung vorgenommen worden sei, dass nämlich nunmehr Anwaltskosten nur noch bei Verzug ersatzfähig seien.

Entgegen dieser Einschätzung halte ich das für eine ganz gravierende Änderung, führt das doch zum Ergebnis, dass das erste Anspruchsschreiben des Anwalts entschädigungslos bleibt. Gerade um eine Waffengleichheit zwischen dem Geschädigten und dem Haftpflichtversicherer herzustellen, ist es aber unabdingbar, dass sich der Geschädigte rechtlicher Beratung bedienen können muss und die dafür aufgelaufenen Kosten dann auch ersatzfähig sein müssen.

Caroline Maion von der Kommission erläuterte im Rahmen der Diskussion, dass bis zum Ende des Jahres 2006 ein Bericht über die Ersatzfähigkeit der Rechtsverfolgungskosten vorliegen werde und Gedanken angestellt würden, die bisherigen Richtlinien zu kodifizieren.

Alain Pire (Brüssel) referierte über die beabsichtigte Änderung der Haftung von Haltern von Anhängern.

Problematisch sei diese Frage, weil es Fälle gebe, in denen der Geschädigte zwar das Nummernschild des Halters des Anhängers kenne, aber nicht das des Halters der Zugmaschine. Sofern in manchen Rechtsordnungen wie in Belgien oder den Niederlanden vorgesehen sei, dass in solchen Fällen der Entschädigungsfonds in Anspruch genommen werde, sei dies problematisch, weil in solchen Fällen ja gerade ein Ersatzpflichtiger vorhanden sei.

Nach Konsultierung des CEA schlage die Kommission nun einen Richtlinienentwurf vor, der sich an der deutschen Lösung orientiere, weil diese am geschädigtenfreundlichsten sei. Die deutsche Regelung in § 7 Abs 1 StVG führt dazu, dass es gegenüber dem Geschädigten zu einer Außenhaftung der Halter von Zugmaschine und Anhänger kommt, selbst wenn der Halter des Anhängers dafür gar nicht ursächlich war.

Das am späteren Nachmittag noch behandelte Thema Führerscheintourismus weise nach Ansicht von Präsident *Rothley* insofern einen Bezug zum Zivilrecht auf, als es immerhin eine Führerscheinklausel in manchen Versicherungsverträgen gebe, ansonsten sei das eine öff-rechtl Materie.

Klaus-Heiner Lehme, deutscher EU-Abgeordneter und Mitglied des Rechtsausschusses des Europäischen Parlaments, referierte zunächst das Kapper-Urteil des EuGH, wonach ein im Ausland ausgestellter Führerschein grundsätzlich auch im Inland anerkannt werden müsse. Entsprechend dem Prinzip der Freizügigkeit habe der EuGH gar nicht anders entscheiden können. Freilich sei dadurch das Problem des Führerscheintourismus, der in Deutschland seine Ursache in besonders hohen Durchfallquoten bei der medizinisch-psychologischen Untersuchung habe, zumindest verstärkt worden.

Bedenklich sei die Ausstellung eines Führerscheins in den Fällen, in denen der Führerschein in Deutschland wegen Alkohols oder qualifizierter Vergehen abgenommen worden sei und die Neuausstellung im Ausland ohne qualifizierte Auflagen – womöglich innerhalb der Sperrfrist – nicht immer nachgeprüft werden könne. Diesbezüglich sei ein Ausbau des Datenetzes dringend erforderlich. Derartige Beratungen würden im europäischen Parlament geführt, seien aber noch nicht zu einem Abschluss gelangt.

Josyane Georgibus aus Paris stieß in das gleiche Horn und erläuterte, dass der Punkteführerschein in Frankreich, der zu einer Reduktion der Unfälle geführt habe, damit ins Wanken gerate.

Prof. *Otte* (Universität Mannheim) hat die Frage schließlich aus der Warte des deutschen wie auch des europäischen Rechts einer gründlichen dogmatischen Analyse unterzogen.

Würde man die Zulassungsvoraussetzungen bei der Erteilung des Führerscheins harmonisieren, würde sich das Problem verringern; ein Phänomen freilich, das nicht nur für dieses Gebiet gilt.

Staffan Moberg (Stockholm) eröffnete am letzten Tag (14. 10.) den Reigen der Referate. Er sprach über die „Kfz-Haftpflicht in Schweden“. Das schwedische System sei ein sehr weit reichendes No-Fault-System, somit eine Gefährdungshaftung. Im Unterschied zur deutschen oder österr Gefährdungshaftung sei sogar der Fahrer durch eine eigene Versicherung geschützt. Wenn es sich um eine schwere Verletzung handle, gewähre der Kfz-Haftpflichtversicherer dem Unfallopfer zudem die Kosten für eine rechtliche Vertretung.

Die zwischen dem Verletzten und dem Haftpflichtversicherer getroffene Vereinbarung müsse vom Traffic Injury Board gebilligt werden. Diese Stellungnahme sei aber bloß eine Empfehlung, nicht verbindlich.

In 28% der Fälle des letzten Jahres habe das Board eine höhere Entschädigung empfohlen. Deren Empfehlungen würden in der Praxis von den Parteien meist akzeptiert; es bestehe aber auch die Möglichkeit, das Gericht anzurufen. Von 50.000 bei Verkehrsunfällen Verletzten pro Jahr gebe es aber weniger als 150 Gerichtsentscheidungen. Von den Personenschäden würden 80% von den Sozialversicherungsträgern getragen und 20% von den Haftpflichtversicherern. Das sei freilich inzwischen umstritten, zwar nicht bei den Heilungskosten, wohl aber etwa bei den Rehabilitationskosten.

In der Diskussion gab Dr. *Jung* vom ADAC (München) zu bedenken, dass dies ein sehr teures System sei. Auf meine Nachfrage präziserte der Referent freilich, dass die Prämien für eine solche Versicherung deshalb relativ niedrig seien, weil es bisher keinen Rückgriff der Sozialversicherungsträger gegen den Haftpflichtversicherer gebe, sodass der Haftpflichtversicherer letztlich nur die durch Sozialversicherungsleistungen nicht gedeckte Schadenspitze zu tragen habe. Sollte das geändert werden, würden sich die Prämien verdoppeln.

Die Sprecherin des Rechtsausschusses des Europäischen Parlaments, die EU-Abgeordnete *Diana Wallis*, referierte anschließend über „Rom II – der Standpunkt der Europäischen Parlaments“.

Das Parlament habe sich dafür eingesetzt, bei Personenschäden bei Verkehrsunfällen nicht strikt an die *lex loci*, den Deliktsort anzuknüpfen, sondern an das Heimatstatut des Unfallopfers. Davon solle es nur aus Billigkeitsgründen eine Ausnahme geben. Das Herausgreifen von Personenschäden bei Straßenverkehrsunfällen sei damit zu begründen, dass diese am häufigsten vorkämen und die Verletzung der Person eine besonders bedeutsame Rechtsgutbeeinträchtigung sei. Erforderlich sei eine zwingende Regelung, damit die Anwendung dieses Rechts nicht ausgehebelt werden könne.

In der Diskussion prallten – wie schon nach dem Referat von Prof. *Staudinger* – die gegenläufigen Interessen aufeinander. Während die Autofahrerorganisationen sowie die Verbraucherschützer sich für den Regelungsvorschlag des Parlaments aussprachen, manche dafür eintraten, dies sogar über den engen Anwendungsbereich hinaus für alle Personenschäden, nicht nur für solche aus Verkehrsunfällen, und zusätzlich für Sachschäden anzuwenden, plädierten die Vertreter der Versicherungswirtschaft wegen der leichteren Kalkulierbarkeit der Prämien für eine möglichst uneingeschränkte Anwendung der *lex loci*, somit der Rechtsordnung des Unfallortes.

Da das Thema derzeit besonders aktuell ist, wird im nächsten Frühjahr vom Institut für Europäisches Verkehrsrecht ein Sonderkongress zu diesem Thema abgehalten. →

Verabschiedet wurden in der Folge Empfehlungen zur Reduzierung der Anzahl unversicherter Fahrzeuge sowie zur Einschränkung des Führerscheintourismus.

Der letzte Teil des Vormittags beschäftigte sich schließlich mit „Erwartungen an die europäische Gesetzgebung – Regelungsbedarf und -grenzen“. *Jean Péchinot* (Paris) ließ mit einem wohl überlegten französisch-belgischem Vorschlag aufhorchen. Er präsentierte den Text einer durchgehenden Lesbarkeit der bisherigen Richtlinien, die im Amtsblatt der EU bisher nur als Artikel veröffentlicht worden seien, was die Lesbarkeit stark eingeschränkt habe. Als Urheber nannte er *Alain Pire* (Brüssel). *Stephan Fuhrer* (Basel) hat verdienstvollerweise eine deutsche Übersetzung hergestellt. Darüber hinaus machte sich *Jean Péchinot* dafür stark, die KH-Richtlinien zu kodifizieren und in eine sinnvolle Ordnung zu gießen. Schließlich plädierte er dafür, dieses Sekundärrecht auch zu kommentieren, um ein zusätzliches Ausmaß an Rechtssicherheit für die richtlinienkonforme Auslegung zu schaffen. Es ist zu hoffen, dass diese so konstruktive französische Initiative auf fruchtbaren Boden fallen möge.

Philipp Mead, RA aus London, machte sich in seinem Beitrag für eine Vereinheitlichung der Verjährungsfristen stark. Im Anschluss an einen von PEOPI, einer europaweit tätigen Vereinigung, die sich mit der Erforschung der Regeln des Personenschadens befasst, erarbeiteten Vorschlag, schlug er eine 4-jährige Verjährungsfrist vor. Auch befasste er sich mit Vereinheitlichungsüberlegungen zur Unterbrechung (im deutschen Recht nunmehr Neubeginn) und Hemmung der Verjährung.

In der Diskussion wies Prof. *Groutel* zu Recht darauf hin, dass auf einem vorangegangenen Europäischen Verkehrsrechtstag dieses Thema schon einmal behandelt worden sei und man erwarten hätte können, dass darauf Bezug genommen werde.

Jacob Hradec aus Prag hat in seinem abschließenden Beitrag eine Fülle von Unklarheiten bei den bisherigen Richtlinien deutlich gemacht und angeregt, diese bei einer Kodifikation der bisherigen Richtlinien auszumerzen. Dies war eine beeindruckende Belegstelle, in welch hohem Ausmaß und mit welch beachtlichem Sachverstand die neuen Mitgliedsstaaten in der Lage sind, sich in die aktuelle Diskussion einzubringen.

Präsident *Rothley* schloss die Tagung mit dem zutreffenden Hinweis, dass alles, was derzeit an aktuellen Fragen zum europäischen Verkehrsrecht anstehe, hier diskutiert worden sei. Er gab als Programm für die nächstjährige Tagung, die vom 18. bis 20. 10. 2006 an der Europäischen Rechtsakademie in Trier abgehalten werde, als voraussichtliches Programm bekannt, dass man sich darüber unterhalten werde, was Gegenstand einer 6. KH-Richtlinie sein könne. Der im Frühjahr 2006 vorgesehene Sonderkongress zum Thema Rom-II-Abkommen solle die Diskussion wieder in Bewegung bringen und für Kommission und Parlament einen Anstoß bewirken, dieses wichtige internationale Abkommen zu verabschieden.

Es ging eine Tagung zu Ende, die aktuelle Probleme behandelte, sich aber vor allem solcher annahm, die morgen und übermorgen auf die am Verkehrsgeschehen beteiligten Akteure zukommen wird.

Christian Huber, Aachen

STRASSENVERKEHRSRECHT

Rechtsprechung

ZVR 2006/30

§§ 19 Abs 4 und 6a, 52 lit c Z 24 und 68 Abs 3a StVO; § 1304 ABGB

OGH 25. 11. 2004, 2 Ob 256/04t (OLG Linz 14. 7. 2004, 6 R 83/04z; LG Salzburg 2. 2. 2004, 2 Cg 92/03h)

→ Stopptafel, querender Radfahrer

§§ 19 Abs 4 und 6a, 52 lit c Z 24 und 68 Abs 3a StVO; § 1304 ABGB

→ Das Vorrangzeichen „Halt“ führt zum Vorrang des gesamten Querverkehrs. Der Vorrang erstreckt sich auch auf einen neben der bevorrangten Straße verlaufenden Radweg, der an der Kreuzung endet, danach aber fortgeführt wird. Ein Radfahrer, der diesen Weg benützt und die Kreuzung übersetzt, muss bei Verlassen des Radwegs den Vorrang des fließenden Verkehrs beachten. Er ist aber gegenüber einem durch das Vorrangzeichen „Halt“ benachrangten Fahrzeug nicht wartepflichtig, weil sich dieses Fahrzeug nicht im fließenden Verkehr befindet.

Sachverhalt:

Am 16. 6. 2002 ereignete sich in K im Bereich der Kreuzung der B 159 mit dem J-Weg ein Verkehrsunfall, an dem die Kl als Radfahrerin und der Erstbekl als Lenker und Halter eines bei der zweitbekl Partei haftpflichtversicherten Pkw beteiligt waren.

[Vorbringen der Streitparteien]

Die Kl begehrt Schadenersatz in der Höhe von € 14.046,47 sA und die Feststellung der Haftung der

→ § 68 Abs 3a StVO, wonach Radfahrer Überfahrten nur mit höchstens 10 km/h und nicht überraschend für herannahende Fahrzeuge befahren dürfen, ist sinngemäß anzuwenden, wenn ein Radfahrer eine Straße überquert, ohne dass eine Radfahrerüberfahrt iSd § 2 Abs 1 Z 12 StVO vorliegt.

→ Zwischen einem Kfz-Lenker, der den Vorrang eines querenden Radfahrers missachtet, und einem Radfahrer, der bei der Überquerung einer Straße eine überhöhte Geschwindigkeit einhält, ist ein Mitverschulden von 2:1 zu Lasten des Kfz-Lenkens angemessen.

bekl Parteien für alle künftigen Schäden und Ansprüche aus dem Verkehrsunfall v 16. 6. 2002, die Haftung der zweitbekl Partei begrenzt mit der Haftpflichtversicherungssumme. Sie brachte vor, sie sei auf dem neben der B 159 führenden Geh- und Radweg in Richtung V gefahren. Der Radweg habe vor der Kreuzung der B 159 mit dem J-Weg geendet. Der Erstbekl habe, vom J-Weg kommend, in die B 159 nach rechts einbiegen wollen. In Missachtung des durch die Stopptafel gegebenen Nachrangs, wegen überhöhter Geschwindigkeit und