

Zeitschrift für

# VERKEHRSS- RECHT

# ZVR

Neue Rubrik:  
Pro & Contra

Redaktion **Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,  
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl**

**Mai 2015**

# 05

145 – 180

Pro & Contra

## Radhelmpflicht

*Armin Kaltenegger/Johannes Pepelnik* ➤ 148

Beiträge

**Zentrale Fragen der Berechnung des Unterhaltersatzanspruchs  
nach § 1327 ABGB** *Christian Huber* ➤ 150

**Zur Genehmigung von sportlichen Veranstaltungen auf Straßen**  
*Michael Nußbaumer* ➤ 153

Rechtsprechung

**Bisher höchster Schmerzensgeld-  
zuspruch: € 220.000,-** *Karl-Heinz Danzl* ➤ 174

**Ersatzfähige Wohn- und Pkw-Kosten der Kinder  
nach Tötung des Vaters** ➤ 162

**Haftung für die mangelhafte Beladung eines Sattelschleppers** ➤ 166

**Zulässigkeitskriterien für Nachklage beim Schmerzensgeld**  
*Christian Huber* ➤ 172

Judikaturübersicht Verwaltung

**Art 7 Abs 1 EMRK enthält ein ausnahmsloses Rückwirkungsverbot  
von Strafbestimmungen** ➤ 179

**Kosten für Verkehrszeichen stellen keinen Amtssachaufwand dar** ➤ 179

# Der 53. Deutsche Verkehrsgerichtstag<sup>1)</sup>

Der Beitrag fasst die wesentlichen Inhalte und Empfehlungen des 53. Verkehrsgerichtstags<sup>2)</sup> vom 28. bis 30. 1. 2015 in Goslar zusammen.

ZVR 2015/72

Der diesjährige Verkehrsgerichtstag zeichnete sich dadurch aus, dass besonders viele praktisch bedeutsame und zukunftsweisende Probleme diskutiert worden sind:

Der Arbeitskreis (AK) I befasste sich mit dem „europäischen Führerscheintourismus“. Nach der Rsp des EuGH hat Deutschland einen nach Ablauf der Sperrfrist im Ausland erworbenen Führerschein anzuerkennen, selbst wenn der Fahrer zum Lenken eines Kfz ungeeignet ist; das ist zwar misslich, aber hinzunehmen. Eine gewisse Abhilfe soll durch lange Sperrfristen erfolgen, nämlich von fünf, im Wiederholungsfall zehn Jahren. Langfristig sollen die Eignungsvoraussetzungen auf europäischer Ebene vereinheitlicht werden.

Im AK II ging es um die Frage des „automatisierten Fahrens“, ein Phänomen, von dem absehbar ist, dass es in naher Zukunft bedeutsamer werden wird. Sicherzustellen ist das jederzeitige Wissen des Fahrers, in welchem Automatisierungsgrad sich das Fahrzeug befindet. Systeme, die den Fahrer bei der Problembehandlung unterstützen und einem Fehlgebrauch entgegenwirken, sollen die Sorgfaltsanforderungen an den Fahrer nach und nach verringern. Bei einem hoch-(gemeint wohl: voll-)automatisierten Fahrbetrieb (wie bei U-Bahnen und Flugzeugen mitunter heute schon) ist der Fahrer bei bestimmungsgemäßem Gebrauch von Sanktionen und der Fahrerhaftung freizustellen. Die Halterhaftung wird dabei an Bedeutung gewinnen. Fälle des Rückgriffs des Halters bzw dessen Kfz-Haftpflichtversicherers gegen den Hersteller wegen eines Produktfehlers des Fahrzeugs werden dabei an relativer Häufigkeit zunehmen.

Der AK III befasste sich mit „neuen Promillegrenzen für Radfahrer“. Entsprechend der zunehmenden Popularität des Fahrrads, namentlich im innerstädtischen Verkehr, und der Beobachtung, dass im Bereich von 0,8 bis 1,1‰ eine signifikante Zunahme von „groben“ Fahrfehlern zu beobachten ist, hat sich der AK für die Einführung eines bisher nicht vorhandenen Bußgeldtatbestands bei Fahrradfahrern ab 1,1‰ ausgesprochen; der bei Kfz-Lenkern liegt bei 0,5‰.

Der AK IV hatte das Thema „Unfallrisiko Landstraße“ zum Thema. Vorgeschlagen wurde eine Reduzierung der Regelgeschwindigkeit von 100 auf 80 km/h. Lediglich auf entsprechend ausgebauten oder ertüchtigten Straßen soll weiterhin eine Geschwindigkeit von 100 km/h erlaubt sein. Der Straßenbaulastträger wird aufgefordert, über Erhaltungsbaumaßnahmen hinaus ein festes Budget für die Gewährleistung der Sicherheit von Landstraßen einzurichten.

Der AK V erörterte das jedenfalls in dieser Dimension neuartige Phänomen der „Ablenkung durch moderne Kommunikationstechniken“ im Straßenverkehr. Das gilt für Informations-, Kommunikations- und Unterhaltungsmittel. Und in der Tat: Wer sich auf das eine (zB das händische Eingeben eines neuen Reiseziels ins Navigationsgerät) konzentriert, wird notwendigerweise vom anderen (Begegnungsverkehr) abgelenkt. Bislang gibt es dafür in Deutschland noch keine aussagekräftige Datenbasis. In der Verkehrserziehung sowie in der Arbeitswelt soll eine Sensibilisierung für diese Problematik erfolgen. Die Autohersteller, Produzenten von Informations-, Kommunikations- und Unterhaltungsmitteln sowie Diensteanbieter werden angehalten, Möglichkeiten situati-

ver Funktionsunterdrückung zu implementieren, etwa die Deaktivierung manueller Zieleingaben oder die Sperre von Textnachrichten während der Fahrt. § 23 dStVO ist insofern nicht mehr zeitgemäß und bedarf einer Adaptierung an die neueste technologische Entwicklung.

Aus zivilrechtlicher Sicht am interessantesten war der AK VI, an dem der Verfasser dieses Berichts teilgenommen hat. Es ging um „alternative Reparaturmethoden“ beim Kfz-Schaden im Haftpflichtfall. In den letzten Jahren fanden diese bei folgenden Kleinschäden zunehmende Verbreitung: Ausbeulen von Metallanbauteilen (in concreto vornehmlich Stoßstange), Kunststoffreparatur von Außenteilen (in concreto Delle), Spotlackierung sowie Steinerschlagreparatur von Windschutzscheiben durch Verklebung mit Kunstharz und anschließender Verschmelzung mit Hitze. Der dabei auftretende Konflikt lässt sich wie folgt umschreiben: Der Geschädigte möchte eine umfassende und fachgerechte Reparatur, bei der möglichst der Zustand hergestellt werden soll, als hätte der Unfall nicht stattgefunden. Womöglich ist die Annäherung an den status quo ante bei einer alternativen Reparaturmethode aber geringer als bei einer herkömmlichen. Der Ersatzpflichtige, typischerweise ein Kfz-Haftpflichtversicherer, möchte seine Einstandspflicht gegenüber dem Unfallgegner, der zudem nicht einmal sein VersN ist, mit möglichst geringen finanziellen Belastungen erfüllen. Ist die alternative Reparaturmethode gegenüber der herkömmlichen mit deutlich geringeren Aufwendungen möglich, ist verständlich, dass er diese präferiert. Der Konflikt stellt sich im österr Recht nicht anders dar als im deutschen. Die rechtlichen Stellschrauben sind indes unterschiedlich. Man kann sich leicht vorstellen, dass die Frage der Gleichwertigkeit der alternativen Reparaturmethode eine primär technische und erst sekundär eine juristische ist. Die Würfel fallen somit häufig beim GA des Kfz-SV. Dabei wird es bedeutsam sein, dass dieser in Deutschland vom Geschädigten betraut wird, während ihn in Österreich der Kfz-Haftpflichtversicherer bestellt. In Deutschland wird danach differenziert, ob konkret oder fiktiv abgerechnet wird. Das sollte im österr Recht weniger gravierende Auswirkungen haben, als der OGH – jedenfalls in der Theorie – eine fiktive Abrechnung von Reparaturkosten ablehnt. Erwähnt sei an dieser Stelle freilich auch, dass sich die durch alternative Reparaturmethoden ergebenden Einsparungspotentiale des Kfz-Haftpflichtversicherers ausnahmsweise ins Gegenteil verkehren (können), wenn dadurch nämlich aus einem Totalschadensfall ein Reparaturfall wird. Zu betonen ist allerdings der Ausnahmecharakter, weil es um die Behebung von Kleinschäden geht, die jedenfalls für sich idR nicht zu einem Totalschaden führen. Bei Kombination mit gravierenderen Schäden kann das freilich ausnahmsweise durchaus der Tropfen sein, der das Fass zum Überlaufen bringt oder eben gerade nicht. Wenn der Sachverständige der Allianz-Versicherung darauf verwiesen hat, dass Maßstab sein soll, wie ein selbst zahlender Kunde sich verhalten würde, überschreitet er damit einerseits seine Kompetenz als Techniker, weil es sich insoweit um eine schadenersatz-

1) Zum vorjährigen 52. VRT 2014 s ZVR 2014, 206.

2) Nachzulesen unter [www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen\\_pdf/empfehlungen\\_53\\_vgt.pdf](http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen_pdf/empfehlungen_53_vgt.pdf)

rechtliche Wertungsfrage handelt; andererseits kann nicht nachdrücklich genug darauf hingewiesen werden, dass es nicht nur einen Unterschied macht, sondern auch machen darf, ob der Geschädigte den Schaden selbst tragen muss oder ihn auf einen Dritten überwälzen kann. Wer ihn selbst tragen muss, ist bereit, Kompromisse zu machen; eine noch stärkere Annäherung an den status quo ante lässt er sich dann nicht beliebig viel kosten. Wenn jedoch ein Schädiger einstandspflichtig ist, handelt es sich um ein spiegelverkehrtes Problem. Grundsätzlich ist die größtmögliche Annäherung an den Zustand ohne schädigendes Ereignis geschuldet. Nur bei Unverhältnismäßigkeit kann das nicht verlangt werden.

Der **AK VII** beschäftigte sich mit dem „**Anscheinsbeweis im Verkehrsrecht**“. Nicht immer kann der strikte Beweis bei Kausalität und Verschulden geführt werden. Man begnügt sich daher in manchen Konstellationen mit einem typischen Geschehensablauf und der Lebenserfahrung, die immerhin eine Wahrscheinlichkeitsaussage erlaubt. Deutlich geworden ist, dass die Abgrenzungen zum Indizienbeweis sowie tatsächlichen gesetzlichen Vermutungen schwimmend sind. Rechtsvergleichend aufschlussreich ist etwa, dass der österr. Gesetzgeber – abweichend von allg. Regeln des § 1304 ABGB, wonach den Schädiger für einen Verstoß gegen die Schadensminderungsobliegenheit die Beweislast trifft – in § 106 Abs 2 und 7 KfG eine Beweislastumkehr in Bezug auf die Kausalität von Unfallverletzungen beim Unterlassen der Benut-

zung von Sicherheitsgurten beim Kfz und Helm beim Kraftrad angeordnet hat, während nach deutschem Recht insoweit der Prima-facie-Beweis anzuwenden ist. Herausgearbeitet wurde, dass eine Prima-facie-Vermutung der Verletzungsfolge beim unterlassenen Helmtragen zwar für Kopfverletzungen grundsätzlich gilt, nicht aber für Verletzungen des Gesichts, weil keine Pflicht besteht, einen Vollvisierhelm zu tragen. Die Ausführungen der Referenten sowie die Empfehlungen machen deutlich, dass der Prima-facie-Beweis im Verkehrsrecht eine große Rolle spielt, und das in vielfältigen Situationen, prototypischerweise beim Auffahrunfall, dieser aber nur zulässig ist, wenn der gesamte erfasste Sachverhalt einen derartigen Schluss tatsächlich erlaubt. Die Vermutung, dass den auffahrenden Fahrer ein Verschulden trifft, gilt etwa auch nur insoweit, als feststeht, dass es nicht kurz davor zu einem Spurwechsel des vorderen Fahrers gekommen ist oder dieser nicht abrupt stehen geblieben ist. Der „richtige“ Anwendungsbereich dürfte daher kleiner sein, als bisher praktiziert.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass sich der **AK VIII** mit „**neuen Entwicklungen im maritimen Umweltschutzrecht**“ befasst hat, keine wirklich brennende Frage für Österreich.

Wer die Referate nachlesen möchte, kann das jeweils in dem vom Verkehrsgerichtstag herausgegebenen Tagungsband tun, sofern einzelne Aufsätze nicht in gängigen Fachzeitschriften (VersR, zfs, DAR) (zweit-)veröffentlicht werden.

*Christian Huber, RWTH Aachen*