

vollen Beweis darüber erbringen müsste, dass die Aufzeichnung fehlerhaft erfolgte, etwa weil eine in Wahrheit erfolgte Übernahmeaufforderung nicht gespeichert wurde.³⁷ Dass diese Gefahr einer fehlerhaften Aufzeichnung gerade in den Fällen, wo das automatisierte System ohnehin fehlerhaft operiert und so einen Unfall verursacht, nicht von der Hand zu weisen ist, wird jedem Nutzer vernetzter technischer Systeme unmittelbar einleuchten: Wer schon mal sein Computer-Betriebssystem mittels des dazugehörigen Störungsassistenten danach befragt hat, warum der angeschlossene Drucker nicht druckt, wird nicht selten die Antwort bekommen haben, dass der Störungsassistent keinen Fehler erkennen kann – eben weil der Fehler im Betriebssystem selbst liegt. Sollte die Beweislastverteilung mithin tatsächlich in der soeben geschilderten Art und Weise ablaufen, bleibt nur, dem Geschädigten viel Glück zu wünschen. Oder ihm zu raten, zur Vorbereitung auf den Prozess Informatik und Elektrotechnik zu studieren.

Auch hier gilt, dass eine derartige Verschiebung im Haftungssystem nicht von vorneherein falsch sein muss. Denn will man wirklich handfeste Anreize für eine verstärkte Nutzung von automatisierten Fahrzeugen setzen, kann es sinnvoll sein, die Fahrerhaftung auch auf prozessualer Ebene zu verkürzen. Jedoch macht auch hier der Grundton des Gesetzes nicht den Eindruck, wirklich so weit gehen zu wollen, wird doch an anderen Stellen ausdrücklich auf einen verbesserten Schutz des Geschädigten abgestellt (etwa durch die Erhöhung der Haftungshöchstgrenzen, vgl. § 12 StVG (neu)). Schlussendlich wirkt deshalb auch die an sich richtige Idee einer Datenaufzeichnung nicht zu Ende gedacht. Für den Moment sollte man sich deshalb damit behelfen, den gespeicherten Daten keinen allzu hohen Beweiswert zuzumessen: Sofern sich in der Praxis herausstel-

len sollte, dass die Datenaufzeichnung tatsächlich ordnungsgemäß funktioniert, könnte man sie in den Rang eines Anscheinsbeweises erheben. Dies hätte für den Geschädigten den Vorteil, dass er nicht den vollen Beweis des Gegenteils erbringen müsste, sondern es ausreichte, dass er die Anknüpfungsgrundlage erschüttert, indem er ein atypisches Geschehen darlegt (z. B. ein Unfallgeschehen, das typischerweise auf eine vorausgehende Übernahmeaufforderung schließen lässt).³⁸

VI. Fazit: Feinjustierung nötig

Nimmt man die geschilderten Unstimmigkeiten zusammen, muss das Zwischenfazit zum „fortschrittlichsten Mobilitätsgesetz der Welt“ relativ harsch ausfallen: Gut gemeint, aber leider nicht gut gemacht. Genauso wie die Technik selbst bedarf das dazugehörige Gesetz in vielen Punkten noch der Feinjustierung. Der Unterschied liegt jedoch darin, dass die Technik schlicht auf eine praktische Erprobung angewiesen ist, während der Gesetzgeber viele Probleme durch mehr theoretische Sorgfalt im Vorfeld hätte vermeiden können. Hoffnung macht aber, dass er sich immerhin dazu verpflichtet hat, alle vorgenommenen Änderungen ab dem Jahr 2020 wissenschaftlich evaluieren zu lassen (vgl. § 1 c StVG (neu)). Vielleicht besteht dann die Möglichkeit, dem Gesetz die Kinderkrankheiten auszutreiben. Bisweilen muss die Rechtsprechung einspringen.

³⁷ Instruktiv *Oberheim*, Zivilprozessrecht, 10. Aufl. 2014, Rn. 1328.

³⁸ Zum Anscheinsbeweis allgemein *Oberheim*, Rn. 1339, 1345.

Prof. Dr. Christian Huber*

Entscheidungen zum österreichischen Verkehrsrecht – Privatversicherungsrecht

Künftig wird in der NZV einmal jährlich über 5 aktuelle zivilrechtliche verkehrsrechtliche Entscheidungen des österreichischen Obersten Gerichtshofs (OGH) berichtet; und zwar in diesem Juni-Heft über privatversicherungsrechtliche und im Dezember-Heft über schadenersatzrechtliche. Die OGH-Entscheidungen sind abrufbar im Volltext unter <https://www.ris.bka.gv.at/Jus/>.

I. Maßstab für die Beurteilung der Erfolgsaussichten in der Rechtsschutzversicherung – OGH 28.9.2016, 7 Ob 161/16 a, RdW 2017, 155

1. Sachverhalt

Es kam zu einer Kollision zwischen einem Kfz und einer Straßenbahn. Der klagende Kfz-Lenker fuhr zunächst auf seiner eigenen Fahrspur, ehe es nach einem Linksschwenk der Straße dazu kam, dass für die Gleise der Straßenbahn und den Kfz-Verkehr je Fahrtrichtung nur noch eine Spur zur Verfügung stand. Der klagende Kfz-Lenker fuhr in der Gegenrichtung zur Straßenbahn. Er meinte, dass er Vorrang habe, der Straßenbahnlenker meinte das auch; als der Lenker merkte, dass die Straßenbahn nicht stehen bleiben würde,

beschleunigte er das Kfz, um aus dem Gefahrenbereich zu kommen. Bei der Kollision wurde sein Kfz beschädigt. Er beehrte von der beklagten Rechtsschutzversicherung Deckung.

In deren AVB lauten die maßgeblichen Klauseln: „Bei Leistungspflicht übernimmt der Versicherer die zum Zeitpunkt der Geltendmachung des Deckungsanspruchs entstehenden Kosten, soweit sie für die Wahrnehmung der rechtlichen Interessen des Versicherungsnehmers notwendig sind. Notwendig sind Kosten, wenn die Rechtsverfolgung zweckentsprechend und nicht mutwillig ist und hinreichend Aussicht auf Erfolg besteht. Kommt der Rechtsschutzversicherer unter Berücksichtigung der Rechts- und Beweislage zum Ergebnis, dass ein Unterliegen wahrscheinlicher ist als ein Obsiegen, ist er berechtigt, die der Gegenseite zu bezahlenden Kosten

* Der Autor ist Inhaber des Lehrstuhls für bürgerliches Recht, Wirtschaftsrecht und Arbeitsrecht an der RWTH Aachen. Er ist Mitherausgeber der NZV, der österreichischen ZVR (Zeitschrift für Verkehrsrecht) sowie der schweizerischen HAVE (Zeitschrift Haftung und Versicherung). Der Autor hat mehr als 470 Publikationen zum deutschen, österreichischen, schweizerischen und europäischen Privatrecht verfasst; der Schwerpunkt liegt im Schadenersatz- und Versicherungsrecht.

abzulehnen; wenn keine Aussicht auf Erfolg besteht, hat er das Recht, die Kostenübernahme zur Gänze abzulehnen.“

Der beklagte Rechtsschutzversicherer hat die Deckung zur Gänze abgelehnt. Das Erstgericht (ErstG) und das Berufungsgericht (BerG) lehnten das Begehren auf Deckung jeweils ab.

2. OGH: Stattgebung der Revision des Klägers und damit Stattgebung des Begehrens

Rechtsschutz ist zu gewähren nach Maßgabe der Klagserzählung und des Versicherungsvertrags. Für die Beurteilung der Erfolgsaussichten ist kein strenger Maßstab anzulegen. Eine Vorwegnahme der Beweiswürdigung und des Ergebnisses des Haftpflichtprozesses kommt bei Beurteilung der Erfolgsaussichten nicht in Betracht. Bei der Erfolgsaussichtsprüfung nach den ARB sind die zur Prozesskostenhilfe entwickelten Grundsätze zu übernehmen. § 63 ZPO verwendet den Begriff „nicht als offenbar aussichtslos“. Eine nicht ganz entfernte Möglichkeit des Erfolgs genügt. Eine antizipierte Beweiswürdigung kommt nicht in Betracht. Die Rechtsschutzversicherung beschränkt sich aber nicht auf die Klärung offener Beweisfragen, sondern umfasst auch solche Verfahren, in denen ausschließlich – bisher noch nicht beurteilte – Rechtsfragen zu lösen sind. Dass der Versicherungsnehmer die zu klärende Rechtsfrage vor Inanspruchnahme der Rechtsschutzversicherung auf eigene Kosten klären lassen müsste, widerspräche dem Wesen der Rechtsschutzversicherung. Auch wenn der Sachverhalt hier unstrittig ist, der Ausgang des Verfahrens aber von einer bisher nicht geklärten Rechtsfrage abhängig ist, rechtfertigt das nicht die Annahme, dass keine oder keine hinreichende Aussicht auf Erfolg besteht. Weder die völlige noch die teilweise Deckungsablehnung ist berechtigt.

3. Kommentar

Zu begrüßen ist es, dass der OGH beim Maßstab für die Inanspruchnahme der Rechtsschutzversicherung eine Anleihe bei demjenigen der Verfahrenshilfe nimmt. Der einkommens- und/oder vermögenslose Bürger bekommt die Mittel für die Erlangung von Rechtsschutz vom Staat bereit gestellt; der über finanzielle Ressourcen verfügende Bürger nimmt Rechtsschutz auf eigene Kosten in Anspruch oder kann dieses Risiko gegen Zahlung einer Versicherungsprämie auf den Rechtsschutzversicherer überwälzen. Da die Funktion die gleiche ist, macht es Sinn, auch die Anspruchsvoraussetzungen anzunähern, mag es der Rechtsschutzversicherer auch in der Hand haben, seine AVB anders zu formulieren. Sinn machen würde es, auch in Bezug auf die Wirkung auf die Verjährung des zu verfolgenden Anspruchs einen Gleichlauf herzustellen; bei der Verfahrenshilfe wird das unter bestimmten Voraussetzungen bejaht (Nachweise bei *R. Madl* in: *Kletečka/Schauer*, ABGB-ON 1.04 § 1497 [Stand 1.1.2017, rdb.at] Rn 29), nicht aber bei Einbringung einer Deckungsklage gegen den Rechtsschutzversicherer. Völlig zutreffend verweist der OGH darauf, dass durch den Deckungsprozess keine Beweiswürdigung für den Haftpflichtprozess vorweggenommen werden darf. Aber auch wenn der Sachverhalt unstrittig, die Rechtsfrage aber offen ist, darf der Rechtsschutzversicherer die Deckung nicht ablehnen. Insofern hat der OGH die Sichtweise der Instanzgerichte korrigiert. Diese haben die Berechtigung der Deckungsklage danach beurteilt, wie sie den Haftpflichtanspruch beurteilt hätten. Da es dazu aber noch keine einschlägige OGH-Entscheidung gibt, war das gerade offen, weshalb dem Deckungsanspruch zu Recht stattgegeben wurde.

II. Unfallbegriff in der Kaskoversicherung – OGH 16.3.2016, 7 Ob 22/16 k, VersR 2016, 1595

1. Sachverhalt

Es bestand ein Kfz-Kaskovertrag. Die einschlägige AVB-Klauseln lauteten: „Bei einem Kfz sind versichert Schäden, die durch Brand ... entstehen; oder durch Unfall, das ist ein unmittelbar von außen plötzlich mit mechanischer Gewalt einwirkendes Ereignis; Betriebsschäden sind daher nicht versichert.“

Nach Fertigstellung von Kranarbeiten vergaß der Fahrer, den Kranarm des Fahrzeugs abzusenken. Nachdem er ca. 10 bis 15 m gefahren war, kam es zu einer unmittelbaren Berührung des Kranarms mit einer Hochspannungsleitung. Er hörte ein lautes Knistern – ähnlich wie bei Schweißarbeiten – und sah bei den Reifen Funken sprühen. Durch den Kontakt des Kranarms mit der Hochspannungsleitung wurden durch die starke Überspannung mehrere Teile des LKW beschädigt.

Der Kläger begehrt Versicherungsleistungen in Höhe von 9.800 Euro mit folgenden Begründungen: Es sei ein Unfall gegeben; schon die elektrische Einwirkung beruhe auf einer mechanischen Gewalteinwirkung. Durch das Funkensprühen sei es zudem zu einem Brand gekommen. ErstG und BerG gaben dem Begehren statt.

2. OGH: Stattgebung der Revision der Beklagten im Sinn der Aufhebung

Abzugrenzen sind versicherte Unfallschäden von nicht versicherten Betriebsschäden. Ein nicht versicherter Betriebschaden liegt vor, wenn das Schadensereignis mit Rücksicht auf den Verwendungszweck des Fahrzeugs dem Betriebsrisiko zugerechnet werden kann. Ein Betriebschaden ist gegeben, wenn der Schaden durch eine Einwirkung entstand, der das Fahrzeug gewöhnlich ausgesetzt ist und die es ohne weiteres überstehen muss. Maßgeblich ist, ob das Fahrzeug im Rahmen der vorgesehenen konkreten Verwendungsart solchen Gefahren üblicherweise ausgesetzt ist. Ein Unfallschaden liegt hingegen vor, wenn das Ereignis außergewöhnlich erscheint, so dass mit ihm vorher nicht zu rechnen war. Kein Unterscheidungskriterium ist, ob das Ereignis durch den jeweiligen Kfz-Lenker verursacht wird. Das Berühren einer Hochspannungsleitung mit einem nicht zur Gänze abgesenkten Kranarm zählt nicht zu den für den bestimmungsgemäßen eines mit einem Ladekran versehenen LKW adäquaten Risiken, die dieser ohne weiteres überstehen muss. Es liegt daher kein Betriebschaden vor.

Ein Unfall setzt ein durch unmittelbar mit mechanischer Kraft einwirkendes Ereignis voraus. Mechanische Gewalt bedeutet Druck oder Zug. Eine elektrische Einwirkung kann dem nicht gleich gestellt werden. Zudem muss das Unfallsereignis „unmittelbar“ auf das Fahrzeug einwirken. Unmittelbar ist eine Ursache nur ohne das Dazwischentreten einer anderen Ursache. Ob das bloße Berühren einer Hochspannungsleitung „Gewalt“ im Sinn der AVB ist, kann dahin gestellt bleiben, es wirkt jedenfalls nicht unmittelbar. Das Berühren einer nicht unter Strom stehenden Hochspannungsleitung wäre ohne Folgen geblieben. Die Schäden entstanden daher nicht durch eine mechanische, sondern eine elektrische Einwirkung, die zu einem Funkensprühen und einem Brand führte. Ein Unfall ist daher nicht gegeben.

Der Rechtsstreit wurde zurückverwiesen, weil keine Feststellungen getroffen worden sind, welche Schäden durch Brand entstanden sind.

3. Kommentar

Iura novit curia; für den Kläger ist es freilich stets hilfreich, wenn sein Anwalt das Begehren auf mehrere Gründe stützt. Nicht immer ist vorhersehbar, welcher Trumpf sticht. Der OGH grenzt in einem ersten Schritt einen (nicht versicherten) Betriebsschaden von einem (grundsätzlich versicherten) Unfallschaden ab, verneint ersteren und bejaht (grundsätzlich) letzteren. Beim Begriff Unfall kommt es freilich nicht auf den gewöhnlichen Sprachgebrauch an, nach dem man bei Berühren eines Kranarms mit einer Hochspannungsleitung und einem daraus resultierenden Schaden durchaus einen Unfall als gegeben ansehen könnte. Maßgeblich ist vielmehr die Definition des Unfallsbegriffs in der konkreten Kaskoversicherung. Der Schlüsselsatz der Entscheidung lautet: „Das Berühren einer nicht unter Strom stehenden Hochspannungsleitung wäre ohne Folgen geblieben.“ Die Schadensverursachung erfolgte nicht unmittelbar aufgrund mechanischer Einwirkung, sondern durch eine dem nicht gleich zu stellende elektrische. Zurückverwiesen wurde, um zu klären, wie groß der durch das Unfallereignis ausgelöste Brandschaden war. Womöglich war er gleich groß; wahrscheinlich aber geringer, weil es durchaus denkbar ist, dass es partiell zu einem Überspannungsschaden an manchen Teilen des LKW kam, ohne dass dies zum Ausbruch eines Brandes führte.

III. Begriff „Lenken“ in der Lenkerschutzversicherung – OGH 25.5.2016, 7 Ob 37/16 s, VersR 2017, 63 (Schwab)

1. Sachverhalt

Der Kläger lenkte ein Fahrzeug seines Arbeitgebers, für das auch eine Lenkerschutzversicherung bestand. Die maßgeblichen Klauseln in den AVB lauteten: „Versichert sind Personenschäden des berechtigten Lenkers, die durch den Unfall beim Lenken des versicherten Fahrzeugs entstanden sind. Ein Unfall ist ein vom Willen des Versicherten unabhängiges Ereignis, das plötzlich von außen mechanisch oder chemisch auf seinen Körper einwirkt und eine körperliche Schädigung nach sich zieht.“

Der Kläger rutschte nach Kollision mit einem abgestellten PKW in eine rechts außerhalb der Fahrbahn befindliche Brunnenanlage und blieb auf einem den Brunnen begrenzenden Naturstein hängen. Als das Fahrzeug zum Stillstand kam, war der Kläger weder verletzt noch bewusstlos. Da das Bodenniveau tiefer als erwartet war, stolperte er beim Aussteigen und stürzte in den dortigen Brunnen. Dabei erlitt er eine schwere Schädelverletzung. Der Lenker begehrt aus der Lenkerschutzversicherung unter anderem 77.000 Euro Schmerzensgeld. Der Beklagte wendete ein, dass Versicherungsschutz nur beim Lenken bestehe, der Personenschaden aber erst beim Aussteigevorgang passiert sei. Das ErstG und das BerG kürzten das Schmerzensgeld, sahen aber einen Anspruch dem Grunde nach für gegeben.

2. OGH: Abweisung der Revision der Beklagten und damit Bestätigung der Stattgebung des Begehrens

Beim Sturz des Klägers handelt es sich unstrittig um einen Unfall. Es ist daher allein die Frage zu klären, ob eine Verletzung im Zuge des Aussteigevorgangs aus einem kollisionsbedingt in einer exponierten Lage zum Stillstand gekommenen Kraftfahrzeug vom Versicherungsschutz umfasst ist. Die Lenkerschutzversicherung soll die Deckungslücke schließen, die für den Fahrer eines Kfz für seine unfallbedingten Verletzungen entsteht, wenn er den Unfall selbst verschuldet

hat oder vom Unfallgegner keinen Ersatz verlangen bzw. durchsetzen kann. Im Kern geht es darum, den infolge des Unfalls verletzten Fahrer so zu stellen, als habe ihn ein Dritter geschädigt. Der Versicherer leistet für den unfallbedingten Personenschaden so, als ob er als Kfz-Haftpflichtversicherer für diesen Schaden einstandspflichtig wäre.

Anders als in der Kfz-Haftpflichtversicherung kommt es aber weder auf die Verwendung noch auf den Betrieb des Kfz an. Es sind nur solche Gefahren abgesichert, die unmittelbar durch das Lenken des Kfz entstehen. Schäden beim Ein- oder Aussteigen sind nicht vom Versicherungsschutz umfasst. Da nur Personenschäden beim Lenken des Fahrzeugs versichert sind, versteht das ein durchschnittlich verständiger Versicherungsnehmer so, dass der Lenkvorgang mit dem nur auf dem freien Willen des Lenkers beruhenden Abstellen des Kfz abgeschlossen ist, weil dann die unmittelbar mit dem Lenken des Kfz verbundene besondere Gefahrenlage nicht mehr besteht. Hier geht es aber nicht mehr um einen üblichen Aussteigevorgang, sondern um das Aussteigen nach einer Kollision an exponierter Stelle, die nicht zum Abstellen eines Kfz geeignet ist. Das Aussteigen war mit besonderen Gefahren verbunden. Gerade dieses erhöhte Gefahrenmoment hat zum Sturz des Klägers und seinen Verletzungen geführt. Es besteht somit ein untrennbarer Zusammenhang zwischen dem Lenken des Kfz und dem Unfall. Ein Unfall beim Aussteigen unter diesen Umständen genießt deshalb Versicherungsschutz.

3. Kommentar

Es handelt sich um eine durchaus versicherungsnehmerfreundliche Interpretation der Klausel. Das Lenken war mit dem Stillstand des Fahrzeugs beendet. Zu verweisen ist darauf, dass es die besonderen Umstände des konkreten Falles waren, dass ein Deckungsschutz bei diesem Aussteigen vom OGH bejaht wurde. Wenn die Lenkerschutzversicherung die Deckungslücke schließen soll, dass der Fahrer bei Unfällen, für die kein Dritter einstandspflichtig ist, Versicherungsschutz wie bei einem sonstigen Unfall gegen einen gegnerischen Kfz-Haftpflichtversicherer erlangen soll, wäre es angezeigt, den Deckungsschutz in der Lenkerschutz- und der Kfz-Haftpflichtversicherung parallel laufen zu lassen. Das ist aber keine rechtsdogmatische Frage, sondern eine der Zweckmäßigkeit und Sinnhaftigkeit. Jedenfalls aus der Sicht der Versicherungsnehmer wäre ein solcher Gleichlauf der Transparenz förderlich und wünschenswert. Das gilt auch für ihre Verbreitung, schließt doch die Lenkerschutzversicherung beim Personenschaden eine ähnliche Lücke wie die Kaskoversicherung bei Sachschäden in Ergänzung zur (Kfz-) Haftpflichtversicherung.

IV. Notlandung mit einem Gleitschirm auf dem Gipfel einer Tanne und Unfall beim Abstieg von der Tanne in der Unfallversicherung – OGH 31.8.2016, 7 Ob 120/16 x, ZVR 2017/56, 135 (Aigner)

1. Sachverhalt

Die Parteien haben einen Unfallversicherungsvertrag abgeschlossen. Dort ist ein Risikoausschluss wie folgt formuliert: „Kein Versicherungsschutz besteht für Unfälle der versicherten Person als Luftfahrzeugführer. Zudem (keiner) für Bergsteigen/Klettern mit außergewöhnlichem Risiko (zB Eisfallklettern).“ Der Kläger war mit einem Gleitschirmflug gestartet. Aufgrund von Turbulenzen entschloss er sich zu einer Notlandung auf dem Gipfel einer 40 m hohen Tanne. Er informierte von dort mit dem Handy seine Gattin und den Rettungsdienst, dass er unverletzt sei, den Gleitschirm ver-

sorgen und den Baum hinunterklettern werde. Der Kläger befürchtete, dass der Rettungsdienst mit dem Hubschrauber kommen werde und die durch die Propeller aufgewirbelte Luft den Gleitschirm aus der Tanne herausreißen und beschädigen könnte. Daher versorgte er den Gleitschirm in seinen Rucksack und kletterte die Tanne nach unten. Vom Gipfel konnte der Kläger nicht erkennen, dass die Tanne im untersten Bereich keine Äste aufwies. Vor den letzten 5 bis 6 m warf er den Rucksack weg und rutschte den Stamm hinunter. Beim Aufkommen verletzte er sich am rechten Fuß, was zu einer Dauerinvalidität von 24 % führte, wofür er 24.000 Euro verlangte. ErstG und BerG wiesen das Klagebegehren ab.

2. OGH: Abweisung der Revision des Klägers ab und damit Bestätigung der Abweisung des Begehrens

Ein Gleitschirm ist ein Luftfahrzeug im Sinn des § 11 Abs 1 LuftfahrtG. Der Zweck des Risikoausschlusses liegt darin, den Versicherungsschutz für Personen auszuschließen, wenn diese über die für einen bloßen Fluggast bestehenden allgemeinen Risiken des Luftverkehrs hinaus noch zusätzlichen Gefahren ausgesetzt sind. Luftfahrzeugführer ist man vom Start bis zur Landung. Daher gehört der Vorgang des Verlassens des Luftfahrzeugs noch zu dessen Verwendung, können doch damit – wie der zu beurteilende Unfall anschaulich zeigt – ganz spezifische Gefahren verbunden sein. Der Flug und damit die Funktion als Luftfahrzeugführer sind erst dann beendet, wenn das Luftfahrzeug so verlassen worden ist, dass auch die unmittelbar mit dem Luftverkehr verbundenen Gefahren beendet sind. Daher führt bei Verwendung eines Gleitschirms nicht schon eine Notlandung oder das Zusammenlegen des Gleitschirms, sondern erst das „Erreichen festen Bodens“ zur Beendigung der flugtypischen Gefahr und damit zum zeitlichen Ende des Risikoausschlusses. Nicht gefolgt wird der Ansicht des Klägers, es hätte sich keine flugtypische Gefahr verwirklicht, sondern nur die eines „normalen“ Baumkletterers. Ohne die flugbedingte Notlandung hätte der Kläger weder den Baumgipfel erreicht noch wäre er in die Verlegenheit geraten, einen 5 m langen Abstieg über einen astlosen Baumstamm zu wagen.

3. Kommentar

Wie in der Entscheidung zu III. bei der Lenkerschutzversicherung stellt der OGH zu Recht darauf ab, wann der Risikozusammenhang beendet ist. Dort hat das zur Einbeziehung in den Versicherungsschutz geführt, hier zum Risikoausschluss. Zutreffend ist namentlich das Argument des OGH, dass das Hinunterklettern ohne die Notlandung nicht erfolgt wäre. Ein „normaler“ Baumkletterer wäre zunächst nach oben geklettert und hätte die Gefahren des dort astlosen Stammes erkannt. Für den Gleitschirmflieger war dies indes überraschend. Und womöglich war er trotz aller „Coolness“, dass er (auch oder womöglich sogar vornehmlich) an die Unversehrtheit seines Schirms gedacht hat, diesen im Gipfel zusammengepackt und 40 m nach unten geklettert ist, doch wegen der vorausgegangenen Notlandung ein wenig mehr angespannt als ein „normaler“ Baumkletterer.

V. Teilnahme an einer Wettfahrt als Gefahr des täglichen Lebens in der privaten Haftpflichtversicherung – OGH 25.1.2017, 7 Ob 192/16k

1. Sachverhalt

Der Kläger hat beim beklagten Versicherer einen Haushaltsversicherungsvertrag unter Einschluss einer Privathaft-

pflichtversicherung abgeschlossen. Die maßgeblichen Klauseln der AVB lauten so: „Die Versicherung erstreckt sich auf Schadenersatzpflichten des Versicherungsnehmers als Privatperson aus den Gefahren des täglichen Lebens, insbesondere aus einer nicht berufsmäßigen Sportausübung, ausgenommen die Jagd. Nicht versichert sind Schadenersatzverpflichtungen aus Schäden, die der Versicherungsnehmer durch Haltung oder Verwendung von Kfz, die ein behördliches Kennzeichen tragen müssen oder tatsächlich tragen iS der Kraftfahrzeuggesetzes, sowie von Pocket Bikes.“

Der Kläger nahm mit seinem Straßenmotorrad mit 180 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 270 km/h im Rahmen des „Freien Fahrens“ auf einer Rennstrecke teil. Dafür hat er die Rückspiegel demontiert. Jedes Fahrzeug war mit einem Zeitabnahme-Transponder ausgestattet. Beim Kläger versagten bei einer Geschwindigkeit von 150 km/h die Bremsen. Dadurch kollidierte er mit seinem Vordermann. Dieser wurde verletzt, dessen Motorrad beschädigt. Der Kläger einigte sich mit dem Geschädigten auf einen pauschalen Schadenersatzbetrag von 20.000 Euro. Dem Kläger erwuchsen zusätzlich Vertretungs- und Sachverständigenkosten von 5.500 Euro. Den Gesamtbetrag begehrte der Kläger vom beklagten Haftpflichtversicherer. ErstG und BerG wiesen das Begehren ab.

2. OGH: Stattgebung der Revision des Klägers und Zurückverweisung zur Sachverhaltsergänzung

Gefahren des täglichen Lebens sind solche, mit denen üblicherweise im Privatleben gerechnet werden muss. Haftpflichtig zu werden stellt im Leben eines Durchschnittsmenschen eine Ausnahme dar. Deshalb will die Privathaftpflichtversicherung Deckung auch für außergewöhnliche Situationen schaffen, in die auch ein Durchschnittsmensch hineingeraten kann. Für die „Gefahr des täglichen Lebens“ ist nicht erforderlich, dass sie geradezu täglich auftritt. Es genügt, dass sie im normalen Leben immer wieder auftritt. Es darf sich nur nicht um eine geradezu ungewöhnliche Gefahr handeln.

Die nicht berufsmäßige Sportausübung gehört grundsätzlich dem privaten Bereich an. Die Kombination „insbesondere die nicht berufsmäßige Sportausübung... „ausgenommen die Jagd“ darf ein verständiger Versicherungsnehmer so verstehen, dass die nicht berufsmäßige Sportausübung zu den Gefahren des täglichen Lebens gehört. Das Motorradfahren ist in Österreich beliebt; demgemäß ist der Motorradrennsport eine gebräuchliche Sportart. Trainingsfahrten mit üblichen Motorrädern auf einer abgeschlossenen Rennstrecke sind Sportausübung und zählen damit zu den versicherten Gefahren des täglichen Lebens. Das gilt auch für das Freie Fahren auf einer Rennstrecke mit einem Motorrad, das straßenverkehrstauglich wäre, wenn die Rückspiegel montiert gewesen wären. Der Schaden erfolgte somit im Rahmen einer versicherten Gefahr.

Wegen der Verwendung auf einer abgeschlossenen Rennstrecke behauptete der Versicherer zu Recht nicht, dass das Motorrad kennzeichnungspflichtig gewesen wäre. Es handelte sich auch um kein Pocket Bike. Er meinte nur, dass Motorräder, die ausschließlich auf Rennstrecken benutzt werden, umso mehr vom Versicherungsschutz ausgeschlossen seien. Ausnahmetatbestände sind aber im Zweifel eng auszulegen. Den Beweis eines Risikoausschlusses als Ausnahmetatbestand hat der Versicherer zu führen. Den Ausschluss von Fahrzeugen, die ein Kennzeichen tragen oder tragen müssen, von der Haushaltsversicherung darf der verständige Versicherungsnehmer so verstehen, dass ein lückenloser De-

ckungsschutz durch die Kombination von Kfz-Haftpflichtversicherung und Haushaltsversicherung erreicht werden soll. Bezug genommen wird auf die Vorentscheidung 7 Ob 51/03 f, bei der die Haushaltsversicherung deckungspflichtig war, wenn bei einer kraftsportlichen Veranstaltung die Straße für den übrigen Verkehr gesperrt war, auch wenn das Fahrzeug (Traktor) aufgrund seiner Bauartgeschwindigkeit grundsätzlich kennzeichnungspflichtig gewesen wäre, aber kein Kennzeichen trug. Daraus, dass ein Pocket Bike wegen des Risikoausschlusses nicht zum versicherten Risiko zählt, ist für die Frage des Versicherungsschutzes bei Ausübung des Motorradsports nichts zu gewinnen.

3. Kommentar

Dafür, dass Deckungsschutz besteht, waren zwei Hürden zu nehmen, nämlich – positiv – die Subsumierung unter die Gefahr des täglichen Lebens und – negativ – die Verneinung des konkreten Risikoausschlusses. Beide Hürden hat der Versicherungsnehmer beim OGH genommen. Für die Gefahr

des täglichen Lebens war der systematische Zusammenhang von nicht berufsmäßiger Sportausübung und dem ausdrücklich genanntem Ausschluss der Jagd bedeutsam. Beim Risikoausschluss wurde ein bestimmtes Fahrzeug ausgeschlossen, nämlich das Pocket Bike, andere nicht. Es dürfte eine Panne des Versicherers bei Formulierung seiner AVB passiert sein. Die Risikoträchtigkeit der Teilnahme an einem Motorradrennen ist wohl sehr viel höher als die sonst üblichen Gefahren des täglichen Lebens. Ein Pocket Bike auszuschließen, ein Motorrad mit einer Höchstgeschwindigkeit von 270 km/h jedoch nicht, macht wenig Sinn. Folgerichtig ist das Judiz des OGH gleichwohl, weil es nach § 915 ABGB, der eine ähnliche Funktion hat wie § 305 c II BGB im deutschen Recht, zu Lasten des Versicherers ausschlägt, wenn dieser seine Klauseln nicht ausreichend deutlich formuliert. Nach dieser OGH-Entscheidung ist mit einer Nachjustierung im Sinn der Erweiterung des Risikoausschlusses auch auf bei Sportveranstaltungen eingesetzte Motorräder zu rechnen; die bereits geschlossenen Versicherungsverträge sind davon freilich nicht betroffen. ■

Rechtsanwalt Dr. Michael Pießkalla, LL. M. Eur.*

Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem (§ 4 V StVG) bei verzögerten Meldungen an die Fahrerlaubnisbehörde: Eine Frage des Zufalls?

Nach dem seit 1. Mai 2014 geltenden Fahreignungs-Bewertungssystem (§ 4 StVG) werden bestimmte, die Verkehrssicherheit (besonders) beeinträchtigende Verstöße gegen Verkehrsvorschriften oder Strafgesetze mit einer Punktzahl von einem bis zu maximal drei Punkten im Fahreignungsregister (FAER) bewertet. Bei Erreichen der vom Gesetz vorgesehenen Punktzahlen folgen Maßnahmen der für den Betroffenen zuständigen Fahrerlaubnisbehörde.

Punktstände von 4 oder 5 Punkten ziehen eine Ermahnung, 6 oder 7 Punkte eine Verwarnung nach sich. Erreicht der Fahrerlaubnisinhaber 8 oder mehr Punkte, ist er unwiderlegbar als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen und seine Fahrerlaubnis ist zu entziehen (§ 4 V 1 Nr. 3 StVG). Die Behörde hat hierbei kein Ermessen. Eine Wiedererteilung kommt frühestens nach einer gesetzlichen Sperrfrist von sechs Monaten in Betracht (§ 4 X 1 StVG) und hat zuvor regelmäßig die Prüfung der Eignung im Rahmen einer medizinisch-psychologischen Begutachtung zur Voraussetzung. Nach § 4 VI 1 und 2 StVG sind die vom Gesetz vorgesehenen Maßnahmen gegen den Inhaber einer Fahrerlaubnis nacheinander zu ergreifen, d. h. das „Überspringen“ einer Maßnahmenstufe kommt auch bei kurz aufeinander folgenden Verstößen nicht in Betracht; zusätzlich werden die erreichten Punkte bis zur nächsten, noch nicht durchlaufenen Maßnahmenstufe (§ 4 VI 3 StVG) reduziert.

Gleichwohl kann es bei kurz aufeinander folgenden Verstößen nach der herrschenden Rechtsprechung¹ dazu kommen, dass eine Maßnahme ergriffen wird und es im Anschluss an diese zu einer weiteren Maßnahme – im schlimmsten Fall zur Entziehung der Fahrerlaubnis – kommt, obwohl der letzte berücksichtigungsfähige Verstoß bereits begangen war, bevor die Fahrerlaubnisbehörde die erste Maßnahme ergriffen hat. Grund hierfür ist, dass die zuständige Fahrerlaubnisbehörde manchmal erst mit erheblicher zeitlicher Verzögerung von den Verstößen erfährt; die Auskünfte zum Punktestand werden dorthin von Amts wegen durch das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt (§§ 30 StVG, 60 FeV). Der Beitrag widmet sich dieser Fallgruppe, den damit verbundenen

Rechtsfolgen und versucht, einen Weg aufzuzeigen, mit dem Betroffene von der Punktereduzierung nach § 4 VI 3 StVG profitieren könnten.

I. Ausgangspunkt: Das Tattagprinzip

Das Fahreignungs-Bewertungssystem sieht ausdrücklich vor, dass die einem Verstoß zugrundeliegenden Punkte bereits mit Tatvollendung entstehen (§ 4 II 3 StVG). Das bedeutet zugleich, dass für das Erreichen eines bestimmten Punktestands bzw. einer Maßnahmenstufe (Ermahnung, Verwarnung, Entziehung) aus objektiver Sicht immer auf den Zeitpunkt abzustellen ist, an dem die relevante Punktzahl erreicht wird (sog. „Tattagprinzip“). Maßnahmen sind deshalb auch zulässig, wenn nachträglich, zum Zeitpunkt ihres Ergreifens, einzelne nach dem Tattagprinzip zu berücksichtigende Entscheidungen bereits tilgungsreif sein sollten². Eine **Bepunktung erfolgt rückwirkend auf den Tattag, sobald die Tat rechtskräftig geahndet ist** (§ 4 II 3 StVG a. E.). Erst dann wird die Ahndung an das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in Flensburg gemeldet und in das dortige Fahreignungsregister (FAER) eingetragen.

1. Beispiel: Am 26.3.2016 unterschreitet Verkehrsteilnehmer V beim Befahren der Autobahn den zulässigen Mindestabstand zum Vorfahrenden (weniger als 4/10 des vorgeschriebenen Abstands) bei einem Tempo von 112 km/h. Sein Punktekonto weist zu diesem Zeitpunkt 3 Punkte auf. Der Bußgeldbescheid – 100,00 € Bußgeld und 1 Punkt – wird am 29.4.2016 zugestellt und mit Ablauf des 13.5.2016 rechtskräftig. Die Fahrerlaubnisbehörde erfährt am 15.6.2016 durch eine Meldung des KBA von der Eintragung. V wird – bezogen auf den Tattag 26.3.2016 – wegen Erreichens von 4 Punkten mit Bescheid vom 29.6.2016 nach § 4 V Nr. 1 StVG kostenpflichtig ermahnt.

* Der Autor ist Partner der Rechtsanwaltskanzlei Bender | Fuchs-Baumann | Kollegen, München.

1 Vgl. statt vieler VGH München, DÖV 2015, 978.

2 VG München, BeckRS 2013, 59194.