

Vom selben Autor erschienen:

Merkantile Wertminderung, ZVR 2011, 384 (gem mit Nagl/Gwercher); Sachverständigenauswahl im Verkehrsunfallprozess, ZVR 2013, 5; Häufig in der forensischen Praxis auftauchende verkehrsunfallrelevante, technische und physikalische

Themen in loser Zusammenstellung, RZ 2013, 102; Validität technischer Feststellungen, RZ 2015, 85; Feststellungen zur Unfallörtlichkeit, RZ 2016, 268; Benützungsentgelt für Fahrzeuge, ZVR 2017/14.

Der 56. Deutsche Verkehrsgerichtstag

Der Beitrag fasst wesentliche Inhalte des 56. Verkehrsgerichtstags vom 24. bis 26. 1. 2018 in Goslar zusammen.¹⁾

ZVR 2018/101

Arbeitskreis I: Privates Inkasso nach Verkehrsverstößen im Ausland²⁾

Dem privaten Inkasso nach Verkehrsübertretungen widmete sich dieser Arbeitskreis (AK). Offenbar wurde in Deutschland im Jahr 2017 bei mehr als 450.000 Fällen nach Verkehrsverstößen im europäischen Ausland versucht, Forderungen und Strafen mittels Inkasso einzutreiben. Geht man vom üblichen Faktor von 1:10 aus dem Verhältnis der Bevölkerungszahlen zwischen Österreich und Deutschland aus und berücksichtigt, dass Österreicher vermutlich sogar in höherem Ausmaß in die betreffenden Länder fahren, wird man mit ruhigem Gewissen von rund 50.000 Fällen mit Österreichbezug sprechen dürfen.

Da die Form der Rechtsverfolgung mittels Inkassobüro mit hohen Kosten verbunden ist und nicht selten eine Erstinformation entfällt, fällt ein Einwand gegen die Forderung, teilweise Jahre nach dem angeblichen Verstoß, dessen Begehung überdies nur selten (meist mangels deutlicher Kundmachung) bewusst war, sehr schwer.

Der AK I verlangt, dass privates Inkasso bei öff-rechtlichen Bußgeldern bzw Verwaltungsstrafen aus Verkehrsverstößen, insb im Anwendungsbereich des „EU-Rahmenbeschlusses Geldsanktionen“, ausgeschlossen sein muss. Auf der anderen Seite darf bei privatrechtlichen Forderungen nicht mit der Anwendung des EU-Rahmenbeschlusses Geldsanktionen – und somit mit der grenzüberschreitenden öff-rechtlichen Vollstreckung – gedroht werden. Der Arbeitskreis fordert die zuständigen Behörden und privaten Straßenerhalter auf, sicherzustellen, dass die betroffenen Autofahrer zeitnah und verständlich in ihrer jeweiligen Landessprache informiert werden, ohne dass die ursprüngliche Forderung durch unverhältnismäßige Nebenkosten erhöht wird. Innovativ ist die Forderung nach der Einsetzung eines Ombudsmanns, an den sich die betroffenen Fahrzeugbesitzer bei unklaren Forderungen wenden können. Dafür soll auf europäischer Ebene ein Gesetzgebungsverfahren in Gang gebracht werden, im Zuge dessen ein Verbrauchergerichtsstand festgelegt werden sollte, der dann ausschließlich für zivilrechtliche Forderungen aufgrund von Verkehrsverstößen zuständig sein soll.

Arbeitskreis II: Automatisiertes Fahren (zivilrechtliche Fragen)

Hier wurde die zivilrechtliche Seite des automatisierten Fahrens beleuchtet.³⁾ Unter besonderer Betrachtung der Risiken und der

Frage nach der Haftung wurde vor allem die Frage diskutiert, ob gar ein neues Haftungssystem geschaffen werden sollte. Diesbezüglich kam der AK zum Ergebnis, dass keine Veranlassung besteht, das geltende Haftungssystem der Halter-, Fahrer- und Herstellerhaftung für den Betrieb hochautomatisierter und vollautomatisierter Fahrzeuge zu verändern. Allerdings wurde eine Anhebung der aktuellen Mindestdeckungssummen von derzeit 7,5 Mio Euro (in Österreich pauschal 7,6 Mio Euro)⁴⁾ vorgeschlagen.

Die Speicherung der in § 63 a Abs 1 dStVG⁵⁾ genannten Daten sollte sowohl im Fahrzeug selbst als auch bei einem unabhängigen Dritten erfolgen. Auch im letztgenannten Fall bleibt Adressat der Übermittlungsverpflichtung gem § 63 a Abs 3 StVG allein der Halter. Die Einzelheiten sollte der Gesetzgeber unverzüglich regeln. Eine entsprechende Regelung besteht in Österreich im Augenblick gar nicht. Es sollte spätestens bei Zulassung automatisierten Fahrens eine entsprechende Regelung geschaffen werden.

Hins der Verhaltensvorschriften beim Lenken automatisierter Fahrzeuge⁶⁾ empfahl der AK, die Verpflichtungen, sich „wahrnehmungsbereit“ zu halten und gegebenenfalls die Fahrzeugsteuerung (wieder) zu übernehmen, nur auf den hochautomatisierten Betrieb zu beschränken und nicht auch auf die vollautomatisierten Fahrfunktionen zu erstrecken, wie dies derzeit das Gesetz vorsieht. Darüber hinaus sollte das Verbot der Benützung eines Mobiltelefons schon im hochautomatisierten Modus zulässig sein.

Arbeitskreis III: Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Dieser AK prüfte, ob die in Deutschland geltenden Bestimmungen als Straftatbestand noch zeitgemäß sind und welche versicherungsrechtlichen Folgen mit einer Änderung verbunden wären. →

1) Zum vorjährigen 55. Verkehrsgerichtstag s ZVR 2017, 300.

2) Siehe hierzu auch *Pronebner*, Wegweiser durch das europäische Inkasso-Labyrinth, DAR 2018, 2.

3) Siehe hierzu etwa *Urbantschitsch*, Rechtsgrundlagen der Elektromobilität, ZVR 2010, 316; *Templ*, Über „die Haftungsfrage“ von selbsttätig am Straßenverkehr teilnehmenden Kfz, ZVR 2016, 10; *Hamoncourt*, Haftungsrechtliche Aspekte des autonomen Fahrens, ZVR 2016, 546; *Klar*, Das vernetzte Fahrzeug als erster Schritt der Automatisierung, ZVR 2017, 434; *Eustacchio*, Automatisiert zum Recht, ZVR 2017, 509, und *Lachmayer*, Von Testfahrten zum regulären Einsatz automatisierter Fahrzeuge, ZVR 2017, 515.

4) § 9 Abs 3 Z 4 KHVG 1994 idF BGBl I 2017/19 (Personenschaden bis 6,3 Mio Euro, Sachschaden bis 1,3 Mio Euro).

5) <https://dejure.org/gesetze/StVG/63a.html> (Stand 29. 3. 2018).

6) Geregelt in §§ 1 a und 1 b StVG (Links sinngemäß wie bei FN 5).

Auch wenn es durchaus auch Kritik an den in Österreich geltenden Regelungen (insb im Hinblick auf Mehrfachbestrafungen nach § 4 Abs 1, 4 und 5 StVO) geben mag, darf an dieser Stelle von einer detaillierten Darstellung der Erörterungen des AK Abstand genommen und auf die Zusammenfassung der Empfehlungen im Internet⁷⁾ verwiesen werden.⁸⁾

Arbeitskreis IV: Vorbild Europa – mehr Wohnsitzgerichtsstände in der ZPO?

Hier stand die Idee im Vordergrund, für deutsche Versicherte und Begünstigte neben den schon jetzt begünstigten VersN zur Durchsetzung ihrer Forderungen günstigere Gerichtsstände zu begründen. Es wird demnach empfohlen, die Bestimmung des § 215 dVVG in die dZPO und eine Übernahme der entsprechenden Gerichtsstände aus der EuGVVO ins nationale Recht via Anpassung der §§ 29 und 29 c dZPO vorzunehmen. Eine nähere Erörterung erscheint hier nicht zweckmäßig.

Hins der Situation in Österreich ist anzumerken, dass sich sowohl in Deutschland als auch in Österreich die autonomen ZPO-/JN-Gerichtsstände stark von jenen in der EuGVVO unterscheiden, sowohl was den Verbraucher- und den Deliktgerichtsstand, aber auch den Erfüllungsortsgerichtsstand betrifft; dies gilt auch bei versicherungsrechtlichen Streitigkeiten.

Die Übertragung von EuGVVO-Gerichtsständen ins österr Recht scheitert am Wortlaut der Bestimmungen der JN. Eine Wahlmöglichkeit zwischen Erfolgs- und Handelsort beim Deliktgerichtsstand iSd § 92 a JN wurde von der Rsp⁹⁾ abgelehnt. Auch beim Verbrauchergerichtsstand besteht keine Klagemöglichkeit am Wohnsitz des Verbrauchers (vgl Wortlaut § 14 KSchG im Vergleich zu Art 17 ff EuGVVO).¹⁰⁾ Vor diesem Hintergrund ist die Idee einer „Harmonisierung“ zwischen Inlandssachverhalten und grenzüberschreitenden Sachverhalten sicherlich rechtspolitisch zu prüfen, zumal die Rsp in Österreich eine „analoge Ausweitung“ bisher ablehnt.

Arbeitskreis V: Cannabiskonsum und Fahreignung

Experten befassten sich hier mit der Erkenntnis, dass Cannabis nicht bloß als Suchtmittel, sondern durchaus auch als Medikament angewendet werden kann. IdS hat der AK vorschlagen, nicht schon bei der ersten Auffälligkeit quasi automatisch die Fahrerlaubnis in Frage zu stellen, sondern eine MPU¹¹⁾ anzuordnen. Dies geschieht vor dem Hintergrund, dass in Deutschland eine Beeinträchtigung der Fahrtauglichkeit angenommen wird, wenn entsprechende Substanzen im Blut nachgewiesen werden. Der AK kommt allerdings zur Einschätzung, dass bei dem derzeit als Grenzwert für die Ordnungswidrigkeit weitgehend anerkannten Wirkstoffgehalt von 1 ng/ml THC im Blutserum¹²⁾ noch kein fehlendes Trennungsvermögen unterstellt werden darf. Er teilt die Feststellungen der in Deutschland eingerichteten Grenzwertkommission, wonach dies erst ab einem THC-Wert von 3 ng/ml Blutserum der Fall ist.

Da in Österreich die Überprüfung der Fahrtauglichkeit primär über eine klinische Untersuchung erfolgt und erst bei deren positivem Ergebnis eine Überprüfung des Blutes auf Suchtgifte erfolgt, kann die Rechtslage diesbezüglich nicht verglichen werden.

Gemeinsam ist den beiden Rechtsordnungen allerdings, dass grundsätzlich bei festgestellter Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit durch Drogen auch dann die Fahrerlaubnis bzw Lenkberechtigung entzogen werden kann, wenn den Grund für die Suchtmittelinnahme eine medizinische Indikation gebildet hatte.

Arbeitskreis VI: Sanktionen bei Verkehrsverstößen

Der AK lehnte die Forderung nach einer pauschalen Erhöhung der Bußgeldsätze ab. Dennoch wurde eine spürbare Anhebung der Geldbußen vorgeschlagen, allerdings verbunden mit verstärkter Androhung von Fahrverboten, für besonders verkehrssicherheitsrelevante Verkehrsverfehlungen (insb Geschwindigkeits-, Abstands- oder Überholverstöße) unter Berücksichtigung des jeweiligen Gefährdungspotentials und der Verkehrssituation. Dies sollte verbunden sein mit einer nachdrücklicheren und effektiveren Verkehrsüberwachung, vor allem im Hinblick auf Unfallhäufigkeits- und Gefährdungsstellen. Die Praxis in den Bundesländern sollte harmonisiert werden. Obwohl einem „Einkalkulieren“ von Geldbußen entgegengewirkt werden solle, dürfe umgekehrt nicht der Eindruck der „Abzocke“ unter fiskalischen Gesichtspunkten entstehen.

Der AK fordert eine für die Verkehrsteilnehmenden nachvollziehbare Beschilderung sowie die Stärkung verkehrspädagogischer und verkehrspsychologischer Maßnahmen.

Arbeitskreis VII: Ansprüche Schwerstverletzter

Angesichts des Umstands, dass die Anzahl der Verkehrstoten rückläufig ist, jedenfalls aber nicht die der Schwer(st)verletzten, ist es überraschend, dass sich der Verkehrsgerichtstag erstmals mit diesem Thema befasst hat. Über einige zentrale Aussagen aus diesem AK soll hier berichtet werden. Verlässliche Zahlen liegen nicht vor; das ist auch schwierig, weil anders als bei den Toten eine Abgrenzung schwerfällt, wer schwer(st) und wer leicht verletzt ist; es gibt aber jedenfalls zigttausende Schwer(st)verletzte – auch und gerade nach Verkehrsunfällen. Im Gegensatz zur Akutversorgung, die nicht zu beanstanden ist, ist die Qualität der weiteren „Betreuung“ davon abhängig, ob eine Behandlung durch die gesetzliche Unfallversicherung in deren Einrichtungen erfolgt, wo ein umfassendes Reha-Management gegeben ist, oder anderswo, wo erhebliche Defizite zu beklagen sind. Die Unfallopfer überleben, deren weitere Lebensqualität ist aber abhängig von einem integrierten Reha-Management. Defizite liegen an unterschiedlichen Trägern, deren Budgets und der föderalen Struktur. Man fragt sich: Könnte das womöglich auch in Österreich so sein? Das Thema ist gerade derzeit brandaktuell.

Ein umfassendes Reha-Management wurde – naturgemäß – von allen befürwortet; allerdings ist die Zielrichtung durchaus unterschiedlich. Für den Verletzten gibt es meist keine vollständige Heilung, sondern bloß eine Annäherung an den Status quo ante. Für die Haftpflichtversicherer muss sich ein Reha-Management in der Weise rechnen, dass die Ersparnis beim durch Reha-Maßnahmen einigermaßen wiederhergestellten Verletzten größer ist als ohne solche Fürsorge, im Klartext die Reduktion der Ersatzleistung größer ist als die Kosten des Reha-Dienstes. Das ist dann gegeben, wenn der Verletzte in den primären Arbeitsmarkt, wenn auch nicht in seinen angestammten Beruf zurückkehren kann bzw keine Hilfe bei Alltagstätigkeiten wie Haushaltsführung, Einnahme von Speisen oder Verrichtung der Notdurft benötigt. Aus Gesichtspunktensicht beinhaltet das aber auch die Finan-

7) www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/pdf/3AK_empfehlungen_56_vgt.pdf (Stand 29. 3. 2018).

8) Vgl auch *Nedbal-Bures*, Verkehrsunfälle, ZVR 2017, 289.

9) OGH 2 Ob 157/04 h und 2 Nc 16/17 a; keine Übertragung der Direktklagemöglichkeit am Wohnsitz bei Verkehrsunfall in Österreich zwischen Salzburger und Wiener.

10) Schriftliche Mitteilung RA Dr. *Wittner* an ÖAMTC, 26. 3. 2018.

11) MPU = medizinisch-psychologische Untersuchung, entspricht in weiten Bereichen der in Österreich in vergleichbaren Fällen vorgesehenen verkehrspsychologischen Untersuchung.

12) AA: Bayerischer VwGH 25. 1. 2006, 11 CS 05.1711.

zierung einer Behindertenwerkstätte, die mehr kostet, als der dort Beschäftigte an pekuniärem Nutzen erzielt. Arbeit ist nämlich für sich sinnstiftend und fördert soziale Kontakte. Für die Ausübung von Hobbys sind mitunter besondere Geräte erforderlich, etwa ein Elektrofahrrad. Das dient zwar der Entfaltung der Persönlichkeit des Verletzten, bringt dem Ersatzpflichtigen aber keine unmittelbare Ersparnis. Der Geschädigtenanwalt kann das unter dem Titel der vermehrten Bedürfnisse verlangen, muss aber darauf achten, dass durch das Schmerzgeld nicht (zuvor) eine Globalabfindung für derartigen Sonderbedarf stattfindet. Insofern ist namentlich bei Abfindungsvergleichen besondere Sorgfalt geboten.

Mitunter steht völlig außer Streit, dass im Haftpflichtfall ein bestimmtes Gerät geschuldet ist, das nach seiner besonderen Ausgestaltung im Katalog der Sozialversicherung nicht enthalten ist, etwa ein lenkbarer Rollstuhl. Wenn sich der Haftpflichtversicherer unter Berufung auf die Legalzession des auf den SozVTr übergegangenen Anspruchs weigert, den von ihm geschuldeten Ersatz zu leisten, entsteht mitunter die Situation, dass nach einiger Zeit der entsprechende Bedarf nicht mehr gegeben ist – im schlimmsten Fall, weil der Anspruchsteller dann tot ist. Es wurde nach Möglichkeiten Ausschau gehalten, dieses Problem pragmatisch zu lösen. In der *Stärkungsmittel*-Entscheidung¹³⁾ hat der BGH ausgesprochen, dass die Säumnis des Ersatzpflichtigen, die dazu führt, dass ein bestimmter Bedarf wegfällt, nicht die Rechtsfolge auslöst, dass die-

ser deshalb insoweit von der Ersatzpflicht befreit wird. Dieses Jura hat nichts an seiner Aktualität eingebüßt.

So manche gesetzliche Ausprägung mag im deutschen Recht unterschiedlich sein; die strukturellen Probleme und die sachgerechten Lösungen dürften sich freilich vom österr. Recht kaum unterscheiden. Da wie dort gilt: Die Schwer(st)verletzten benötigen für ihre Rehabilitation relativ viel Geld; sie haben aber keine Lobby, weshalb es über weite Strecken zu einer Unterversorgung und unzureichenden Entschädigung kommt; und dabei geht es nicht nur um ihre Einbußen, sondern auch die der sie pflegenden und betreuenden Familienangehörigen.

Arbeitskreis VIII: Digitalisierung – Schifffahrt der Zukunft

Hins der Forderungen des AK im Zusammenhang mit Datensicherheit und Risikomanagement, Eigentum und Nutzungsrechten an Daten sowie E-Government für die Schifffahrt sei auf die Empfehlungen auf der Internet-Seite des Verkehrsgerichtstags¹⁴⁾ verwiesen.

Martin Hoffer, ÖAMTC/
Christian Huber, RWTH Aachen

13) BGH 29. 10. 1957, VI ZR 233/51 NJW 1958, 627.

14) www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/pdf/8AK_empfehlungen_56_vgt.pdf (Stand 29. 3. 2018).

Rechtsprechung

→ Trauerschmerzgeld (weiterhin) nur bei grober Fahrlässigkeit

§ 1325 ABGB

→ Verzichtet ein Elternteil auf seinen Erholungsurlaub oder arbeitet er in seinem Beruf zu anderen Zeiten, um sich der Pflege der schwer verletzten Tochter widmen zu können, erleidet er keinen Erwerbsschaden; jedenfalls kann er nicht kumulativ fiktiven Verdienstentgang sowie die fiktiven Kosten einer Pflegekraft verlangen.

Sachverhalt:

[Die beteiligten Personen]

Der damals 18 Jahre alte ErstBekl verursachte als Lenker eines bei der zweitbeklP haftpflichtversicherten Pkw am 19. 11. 2007 einen Verkehrsunfall, bei dem die ErstKl als Beifahrerin schwer verletzt wurde. Der ZweitKl und die DrittKl sind die Eltern der ErstKl.

[Unfallhergang und Unfallstelle]

Der Unfall passierte gegen 20.25 Uhr, als der ErstBekl die ErstKl, die als Beifahrerin angeschnallt war, nach Hause brachte. Der ErstBekl hatte zum Unfallzeitpunkt einen Probeführerschein und lenkte sein eigenes Fahrzeug, welches mit Winterreifen ausgestattet war. Das Fahrzeug des ErstBekl war betriebs- und verkehrssicher. Der ErstBekl war nicht alkoholisiert. Zum Unfallzeitpunkt herrschte Dunkelheit, es gab keinen Niederschlag, war aber bedeckt. Zum Zeitpunkt des Unfalls lag die Lufttemperatur bei -0,7 bzw. -1,2 °C. Die

→ Der OGH hält trotz Kritik mancher Literaturstimmen daran fest, dass Trauerschmerzgeld (hier wegen durch Schwerstverletzung der Tochter ausgelöster seelischer Belastungen der Eltern) nur dann zusteht, wenn dem Schädiger grobe Fahrlässigkeit vorzuwerfen ist.

Straße war nass und an der Unfallstelle rutschig, wobei nicht festgestellt werden kann, ob sich auf der Straße eine Eisschicht befunden hat. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit an der Unfallstelle betrug 80 km/h. Die Geschwindigkeit, mit der der ErstBekl zum Zeitpunkt des Unfalls in Annäherung an eine Rechts-links-Kurvenkombination (einen unfallträchtigen Bereich, wobei dem ErstBekl die örtlichen Gegebenheiten bekannt waren) unterwegs war, lag im Bereich zwischen 75 und 78 km/h. Die Geschwindigkeit beim Anprall betrug 35 bis 40 km/h. Beim Fahrzeug des ErstBekl auf der Landesstraße brach in der Rechtskurve nach dem Bahnübergang aus nicht feststellbarer Ursache das Heck aus. Der ErstBekl hatte daraufhin keine Möglichkeit, sein Fahrzeug zu manövrieren. Das Fahrzeug rutschte in weiterer Folge über die Gegenfahrbahn und krachte mit der re. Fahrzeugfront gegen einen Baum (1. Kollisionsstelle). Nach diesem Aufprall prallte das Fahrzeug

Der Fachsenat des OGH hält an seiner bisherigen Rsp, wonach Trauerschmerzgeld nur bei grober Fahrlässigkeit gebührt, ungeachtet der Kritik in der Lehre fest.

ZVR 2018/102

§ 1325 ABGB

OGH 28. 11. 2017,
2 Ob 189/16g
(OLG Innsbruck
16. 6. 2016,
2 R 51/16s;
LG Feldkirch
7. 1. 2016,
6 Cg 246/09b)