

Rechtsfehlerhaft ist es aber, dass sich das BerG nur mit dem Vorliegen einer HWS-Distorsion befasst hat. Auch die behaupteten starken Nacken- und Kopfschmerzen können eine unfallbedingte Körperverletzung sein. Der Begriff Körperverletzung iSd § 823 Abs 1 BGB ist weit auszulegen; er umfasst jeden Eingriff in die körperliche Befindlichkeit. Zu klären ist, ob die starken Nacken- und Kopfschmerzen durch den Unfall hervorgerufen worden sind. Wenn dieser Beweis erbracht ist, genügt für die haftungsbegründende Kausalität normalerweise, dass eine ärztliche Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung vorlag.
BGH 23. 6. 2020, VI ZR 435/19 NJW 2020, 3176 (Almeroth)

Anmerkung: In der Schweiz und Deutschland sind Ersatzansprüche infolge von HWS-Verletzungen – nach wie vor – ein großes Thema. Im österr. Recht ist das womöglich anders. OGH-Entscheidungen dazu muss man suchen wie die Stecknadel im Heuhaufen. Haben Österreicher eine geschmeidigere Halswirbelsäule? Ist deren Begehrlichkeit geringer ausgeprägt? Oder liegt es (auch) daran, dass einerseits so geringe Streitwerte (hier: € 753,-) nicht bis zum OGH gelangen, andererseits Entscheidungen der Instanzgerichte, anders als in der Schweiz und Deutschland, nur ausnahmsweise veröffentlicht werden?

Im Streit um die Nachweisbarkeit von HWS-Verletzungen haben Autoren der Haftpflichtversicherer sowie in deren Sold tätigen

Defensivkanzleien versucht, eine Unfallursächlichkeit a priori auszuschließen, wenn die Aufprallgeschwindigkeit unter einer bestimmten Marge liegt, was zu einer Umsatzausweitung der biomechanischen GA sowie der Einkünfte der einschlägigen SV geführt hätte. Dem ist der BGH entgegengetreten. Nicht völlig auszuschließen ist dafür eine autobiografische Erfahrung von G. Müller, der damaligen Vorsitzenden Richterin des Haftpflichtsenats des BGH, die im Jahr 2002 mit ihrem Twingo einen Auffahrunfall erlitten hatte und ausführte (Der Personenschaden im Wandel von Rechtsprechung und Gesetzgebung, zfs 2019, 247 [304, 306]): „Ersatz für körperliche Beschwerden habe ich nicht geltend gemacht, aber ich verspürte in der Folge ein unangenehmes Ziepen im Nacken [...] vor allem dann, wenn ich mich über etwas aufgeregt habe.“ In der E BGH 28. 1. 2003, VI ZR 139/02 NJW 2003, 1116, hat der BGH eine Harmlosigkeitsgrenze unterhalb einer bestimmten Differenzgeschwindigkeit abgelehnt.

In der neuesten Entscheidung weist er darauf hin, dass der Blick nicht auf eine HWS-Distorsion verengt werden darf. Auch sonstige körperliche Beschwerden von einigem Gewicht können als Primärverletzung ausreichend sein. Die im deutschen Recht zentrale Unterscheidung beim Beweismaß zwischen Primär- und Sekundärverletzung ist dem österr. Recht nicht geläufig. Da die Übergänge ohnehin fließend sind, hat es gewiss Vorzüge, insgesamt auf die richterliche Überzeugung im Rahmen der Beweiswürdigung abzustellen, die gegeben ist oder auch nicht.

[BERICHT]

Gesetzliche Änderung der Haftung des Halters des Anhängers in Deutschland

Gesetz zur Haftung bei Unfällen mit Anhängern und Gespannen im Straßenverkehr BGBl 2020 I 35, 1653 vom 16. 7. 2020

Der Halter eines Anhängers haftet seit Inkrafttreten der Gesetzesänderung in §§ 19, 19a StVG im Innenverhältnis gegenüber dem Halter der Zugmaschine nur noch subsidiär.

ZVR 2020/233

Durch das 2. SchadenersatzrechtsänderungsG hat der deutsche Gesetzgeber eine Gefährdungshaftung des Halters des Anhängers eingeführt. Hintergrund war folgende Misslichkeit: Bei einem Unfall eines Gespanns konnte der Geschädigte mitunter lediglich das Kennzeichen des Anhängers feststellen, nicht aber das der Zugmaschine. Der Halter des Anhängers war dabei nicht verpflichtet, den Halter der Zugmaschine bekannt zu geben. In solchen Fällen nahm der Geschädigte den Entschädigungsfonds in Anspruch, was unter mehreren Aspekten misslich war: Durch den Entschädigungsfonds waren Sachschäden nicht gedeckt; und beim Schmerzensgeld bestand ein Anspruch gem § 12 Abs 2 PflVG nur in besonderen Härtefällen. Zudem gab es keine sachliche Berechtigung, warum in solchen Fällen der Entschädigungsfonds überhaupt leistungspflichtig werden sollte. Durch Einführung einer Gefährdungshaftung des Halters des Anhängers sollte dieser Missstand beseitigt werden (Näheres dazu bei Ch. Huber, Das neue Schadenersatzrecht [2003] § 4 Rn 96 ff).

Es bestanden somit eine Gefährdungshaftung sowie eine korrespondierende Pflichthaftpflichtversicherung sowohl für den Halter der Zugmaschine als auch des Anhängers. Gängige Regulierungspraxis auch nach Einführung der Gefährdungshaftung des

Halters des Anhängers nach § 7 Abs 1 StVG war es, dass der Halter der Zugmaschine bzw dessen Kfz-Haftpflichtversicherer den Schaden im Innenverhältnis zum Halter des Anhängers grundsätzlich zu 100% zu tragen hatte. Der IV. Senat, der Versicherungssenat des BGH (die Entsprechung zum 7. Senat des OGH), entschied bei einem Rückgriffsanspruch des Kfz-Haftpflichtversicherers des Halters der Zugmaschine gegen den Kfz-Haftpflichtversicherer des Halters des Anhängers gegenteilig; er nahm unter Bezugnahme auf das Bestehen einer Doppelversicherung und einer Betriebseinheit eine jeweils hälftige Tragung des Schadens an (BGH 27. 10. 2010, IV ZR 279/08 NJW 2011, 447).

Das hatte unliebsame Folgen, namentlich, wenn der Kfz-Haftpflichtversicherer der Halter von Zugmaschine und Anhänger nicht der gleiche war: Die bis dahin moderaten Prämien für die Kfz-Haftpflichtversicherung für die Haftung des Halters des Anhängers wurden deutlich erhöht. Es ergab sich nunmehr ein erhöhter Regulierungsaufwand, weil der im Regelfall haftende Halter der Zugmaschine Rückgriff nehmen konnte beim Halter des Anhängers. Besondere Probleme stellten sich, wenn für den Halter eines ausländischen Anhängers keine Pflichthaftpflichtversicherung bestand (dazu Pischel, Gesetzliche Neuregelung der Ge-

spannhaftung im StVG, NJW-Spezial 2020, 585). Da der BGH an seiner Rechtsprechung festhielt, kam es – schlussendlich – zu einem Eingriff des Gesetzgebers, der die Rechtslage nach der Regulierungspraxis vor der BGH-E NJW 2011, 447 wiederherstellte.

An sich hätte dazu nach den überzeugenden Äußerungen von *Bauer-Gerland* (Anmerkungen zum Entwurf eines Gesetzes zur Haftung bei Unfällen mit Anhängern und Gespannen im Straßenverkehr, VersR 2020, 146 [148]) eine klarstellende Regelung in § 17 Abs 5 StVG genügt: „Wird der Schaden durch ein Kfz und den von ihm mitgeführten Anhängern verursacht, ist im Verhältnis der Halter der Fahrzeuge des Gespanns untereinander nur der Halter des Kfz verpflichtet, es sei denn, es hat sich durch den Anhänger eine höhere Gefahr verwirklicht als durch das Kfz allein; in diesem Fall gilt § 17 Abs 1 StVG für die Haftung untereinander. Allein das Ziehen des Anhängers erhöht die Gefahr des Zugfahr-

zeugs nicht.“ Der Gesetzgeber hat sich allerdings für eine eigenständige Regelung in §§ 19 und 19a StVG entschieden (ausführlich dazu *Bollweg/Wächter*, Die neue Haftung bei Unfällen mit Anhängern und Gespannen im Straßenverkehr, NZV 2020, 545 ff). Die Neuregelung enthält einerseits komplizierte Verweisungen, andererseits sind sie Quelle für neue Streitfragen (Näheres dazu bei *Bauer-Gerland*, VersR 2020, 146 ff). Die Neuregelung gilt nicht für Unfälle, die sich vor dem 17. 7. 2020 ereignet haben; das Gesetz hat somit keine Rückwirkung. Ob für die Anhängerhaftung alsbald auch eine Reduzierung der Haftpflichtversicherungsprämien erfolgen wird, bleibt abzuwarten. Sachgerecht wäre das, werden doch die „Altfälle“ im Laufe der Zeit immer weniger werden.

Christian Huber,
RWTH Aachen

Automatisiertes Fahren im medialen Diskurs in Österreich



Bilder und Vorstellungen zum automatisierten Fahren in der Medienberichterstattung und Bevölkerung

In den letzten Jahren hielt das Thema „Automatisiertes Fahren“ vermehrt Einzug in die Medienberichterstattung in Österreich. Solche Medienbeiträge aus Fernsehen, Print, Radio oder online erreichen meist ein breites Publikum, leisten einen großen Beitrag zur Information der Gesellschaft und beeinflussen die öffentliche Wahrnehmung und Erwartungshaltung zum automatisierten Fahren. Eine Studie des Kuratoriums für Verkehrssicherheit in Kooperation mit marketmind und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ging daher der Frage nach, welche Bilder zum automatisierten Fahren hierbei vermittelt werden und inwiefern diese das Stimmungsbild in der Bevölkerung beeinflussen.

Von Susanne Kaiser, Philipp Blass, Florian Schneider und Aggelos Soteropoulos

ZVR 2020/234

§ 102 Abs 3 a
und 3 b KFG;
AutomatFahrV

Fahrer-
assistenz-
systeme;
Bericht-
erstattung;
Diskursanalyse;
Narrations-
analyse;
Stimmungsbild

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Methodik
 - 1. KonsumentInnen- und JournalistInnenbefragung
 - 2. Öffentlich-mediale Diskursanalyse
- C. Ergebnisse
 - 1. KonsumentInnenbefragung: Welches Bild hat die österr Bevölkerung von automatisiertem Fahren?
 - a) Verständnis und Stimmungsbild automatisiertes Fahren
 - b) Einschätzungen zu den Auswirkungen des automatisierten Fahrens
 - c) Einschätzung zum Entwicklungsstand bzw Realisierungsgrad automatisierten Fahrens
 - d) Akzeptanz von automatisiertem Fahren
 - 2. JournalistInnenbefragung: Wie stehen JournalistInnen zum Thema?

- a) Stimmungsbild zum automatisierten Fahren
- b) Einschätzungen zum derzeitigen und zum zukünftigen technischen Entwicklungsstand
- c) Themen in der Berichterstattung
- d) Informationsquellen zum automatisierten Fahren
- e) Schlüsselereignisse im Diskurs zum automatisierten Fahren
- 3. Vorherrschende Diskurse in Bezug auf automatisiertes Fahren
 - a) Welche Bilder zum automatisierten Fahren werden produziert?
 - b) Aggregierte vorrangige Narrative zum automatisierten Fahren
- D. Diskussion und Fazit

A. Einleitung

Die sukzessive Automatisierung verändert bereits heute den Verkehrs- und Mobilitätssektor. Fahrerassistenz-