

Geschäftsverzeichnisnr. 5127

Entscheid Nr. 35/2012
vom 8. März 2012

ENTSCHEIDSAUSZUG

In Sachen: Vorabentscheidungsfrage betreffend Artikel 29bis des Gesetzes vom 21. November 1989 über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge, abgeändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Januar 2001 zur Abänderung verschiedener Bestimmungen in Bezug auf die Regelung der automatischen Entschädigung der schwächeren Verkehrsteilnehmer und der Fahrgäste von Kraftfahrzeugen, gestellt vom Appellationshof Antwerpen.

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Präsidenten M. Bossuyt und R. Henneuse, und den Richtern E. De Groot, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke, J. Spreutels, T. Merckx-Van Goey, P. Nihoul und F. Daoût, unter Assistenz des Kanzlers P.-Y. Dutilleux, unter dem Vorsitz des Präsidenten M. Bossuyt,

verkündet nach Beratung folgenden Entscheid:

*

* *

I. *Gegenstand der Vorabentscheidungsfrage und Verfahren*

In seinem Entscheid vom 8. März 2011 in Sachen der öffentlich-rechtlichen Aktiengesellschaft « Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen » (NGBE) gegen die « Mensura Versicherung Gemeinschaftskasse », dessen Ausfertigung am 16. März 2011 in der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, hat der Appellationshof Antwerpen eine Vorabentscheidungsfrage gestellt, die durch Anordnung des Gerichtshofes vom 6. April 2011 wie folgt umformuliert wurde:

« Steht Artikel 29bis des Gesetzes über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge im Widerspruch zu den Artikeln 10 und 11 der Verfassung, insofern er dahingehend ausgelegt wird, dass die Versicherer im Sinne von Paragraph 1 Absatz 1 nur wegen des Schadens infolge eines Verkehrsunfalls an den in Artikel 2 § 1 erwähnten Orten belangt werden können, während die Eigentümer eines an Schienen gebundenen Kraftfahrzeugs im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 wegen des Schadens infolge eines Verkehrsunfalls unabhängig vom Ort, an dem sich der Unfall ereignet, belangt werden können? ».

(...)

III. *Rechtliche Würdigung*

(...)

B.1. Artikel 29bis § 1 des Gesetzes vom 21. November 1989 über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge in der durch das Gesetz vom 19. Januar 2001 abgeänderten Fassung bestimmt:

« Im Fall eines Verkehrsunfalls, an dem ein oder mehrere Kraftfahrzeuge beteiligt sind, an den in Artikel 2 § 1 erwähnten Orten werden mit Ausnahme von Sachschaden und den von den Fahrern der beteiligten Fahrzeuge erlittenen Schäden alle Schäden, die die Opfer und ihren Rechtsnachfolger erleiden und die von Personenschaden oder Tod herrühren, darin inbegriffen der Schaden an Kleidung, gesamtschuldnerisch von den Versicherern, die gemäß vorliegendem Gesetz die Haftpflicht der Eigentümer, Fahrer oder Halter der Kraftfahrzeuge decken, entschädigt. Vorliegende Bestimmung ist ebenfalls anwendbar, wenn der Fahrer den Schaden vorsätzlich verursacht hat.

Im Fall eines Verkehrsunfalls, an dem ein an Schienen gebundenes Kraftfahrzeug beteiligt ist, obliegt die Verpflichtung zur Entschädigung der in vorhergehendem Absatz vorgesehenen Schäden dem Eigentümer des Fahrzeugs.

[...] ».

B.2. In seinem Entscheid Nr. 93/2006 vom 7. Juni 2006 hat der Gerichtshof festgestellt, dass, im Gegensatz zu Artikel 29bis § 1 Absatz 1, Absatz 2 dieser Bestimmung die dadurch

eingeführte Entschädigungsregelung nicht auf die in Artikel 2 § 1 erwähnten Orte beschränkt, d.h. öffentliche Straße, der Öffentlichkeit zugängliches Gelände und nur einer beschränkten Anzahl berechtigter Personen zugängliches Gelände.

Gemäß dem Entscheid des Kassationshofes vom 11. Januar 2010 (C.09.0165.F) « geht aus den Vorarbeiten zum Gesetz vom 19. Januar 2001 hervor, dass der Gesetzgeber alle Unfälle ins Auge gefasst hat, an denen ein an Schienen gebundenes Kraftfahrzeug beteiligt ist und deren Opfer ein schwächerer Verkehrsteilnehmer war, unabhängig vom Ort, an dem sich ein solcher Unfall ereignet hat » und nicht nur « Unfälle, die sich an einem Ort ereignen, an dem ein an Schienen gebundenes Kraftfahrzeug der öffentlichen Straße folgt oder sie kreuzt ».

B.3.1. Der Mechanismus der automatischen Entschädigung der Opfer von Verkehrsunfällen, der in Artikel 29bis vorgesehen ist, hat daher einen größeren Anwendungsbereich *ratione loci*, wenn an dem Verkehrsunfall ein Schienenfahrzeug beteiligt ist, als wenn dies nicht der Fall ist. Der sich daraus ergebende Behandlungsunterschied, insbesondere für denjenigen, der den Schaden wiedergutmachen muss, ist Gegenstand der Vorabentscheidungsfrage.

B.3.2. Aus dem Sachverhalt der dem vorlegenden Richter unterbreiteten Rechtssache geht hervor, dass die von ihm gestellte Frage anlässlich eines Unfalls aufgeworfen wurde, an dem ein Zug beteiligt war und der sich an einem Ort ereignet hat, wo die Schienen vollständig von dem für den Verkehr zugänglichen Wegenetz getrennt sind. Der Gerichtshof begrenzt seine Prüfung auf diese Hypothese.

B.4. Wenn am Verkehrsunfall ein Schienenfahrzeug beteiligt ist, obliegt die Verpflichtung zum Schadensersatz dem Eigentümer dieses Fahrzeugs. Wenn am Verkehrsunfall kein Schienenfahrzeug beteiligt ist, wird der Schaden durch den Versicherer ersetzt, der die Haftung des Eigentümers, des Fahrers oder des Halters des Kraftfahrzeugs deckt.

Die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen, die in dem Verfahren vor dem vorlegenden Richter Eigentümerin des am Unfall beteiligten Schienenfahrzeugs ist, ist aufgrund von Artikel 10 § 1 des Gesetzes vom 21. November 1989 nicht verpflichtet, für ihre Fahrzeuge eine Versicherung abzuschließen. In Ermangelung einer Versicherung deckt sie jedoch selbst die zivilrechtliche Haftpflicht, zu der das Fahrzeug Anlass geben kann.

Im Gegensatz zu dem, was der Ministerrat anführt, befinden sich die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen und die Versicherer daher in vergleichbaren Situationen.

B.5. In einigen Entscheiden hat der Gerichtshof festgestellt, dass der zuvor bestehende Ausschluss von der Regelung im Bereich der automatischen Entschädigung im Fall eines Verkehrsunfalls, an dem ein Schienenfahrzeug beteiligt ist, gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung verstößt. Der Umstand, dass Schienenfahrzeuge auf einer eigenen Strecke fahren, kann es nämlich zwar rechtfertigen, dass auf sie in der Regel nicht die allgemeine Straßenverkehrsordnung Anwendung findet, doch diese Feststellung reicht nicht aus, um nachzuweisen, dass Schienenfahrzeuge, wenn sie eine öffentliche Straße benutzen oder eine öffentliche Straße ganz oder teilweise kreuzen, eine Gefahr mit sich bringen, die derart geringer wäre, dass die Einführung einer grundverschiedenen Entschädigungsregelung gerechtfertigt sein könnte (siehe die Entscheide Nrn. 92/98, 158/2003 und 93/2006).

B.6.1. Bei der Aufhebung der festgestellten Diskriminierung, insbesondere indem durch das Gesetz vom 19. Januar 2001 die Verkehrsunfälle, an denen ein Schienenfahrzeug beteiligt ist, in die fragliche Entschädigungsregelung aufgenommen wurde, konnte der Gesetzgeber für die anderen Fahrzeuge als Schienenfahrzeuge den Anwendungsbereich *ratione loci* von Artikel 29bis auf Verkehrsunfälle begrenzen, die sich auf öffentlicher Straße, der Öffentlichkeit zugänglichem Gelände oder nur einer bestimmten Anzahl berechtigter Personen zugänglichem Gelände ereignen. Der Ausschluss der Unfälle auf Privatgelände, der mit der Gefahr von Missbrauch und Betrug begründet wurde (*Parl. Dok.*, Kammer, 1999-2000, DOC 50-2010/005, S. 10), ist nicht als Widerspruch zu den Artikeln 10 und 11 der Verfassung stehend erachtet worden (siehe Entscheid Nr. 158/2002).

B.6.2. Was die Schienenfahrzeuge betrifft, konnte der Gesetzgeber das Risiko berücksichtigen, das sie hervorrufen, wenn sie an Orten fahren, die nicht vollständig von den Orten im Sinne von Artikel 2 § 1 des fraglichen Gesetzes getrennt sind, weil dieses Risiko mit dem durch andere Fahrzeuge hervorgerufenen Risiko vergleichbar ist. Dies gilt selbst dann, wenn der Verkehr auf öffentlicher Straße zeitweise verboten ist durch Senken der Sicherheitsschranken oder durch Verkehrsampeln, die dazu dienen, die Durchfahrt von Zügen zu ermöglichen.

B.6.3. Wenn jedoch, wie im vorliegenden Fall, der Zug auf Schienen fährt, die nicht vollständig vom Verkehr an den Orten im Sinne des vorerwähnten Artikels 2 § 1 getrennt sind, ist davon auszugehen, dass das Risiko, das durch dieses Fahrzeug für schwächere Verkehrsteilnehmer verursacht wird, sich wesentlich von dem Risiko unterscheidet, das für die gleichen Verkehrsteilnehmer durch Fahrzeuge verursacht wird, die an den Orten im Sinne von Artikel 2 § 1 verkehren.

Insofern die fragliche Bestimmung die Eigentümer von Zügen dazu verpflichtet, den Schaden zu ersetzen, der durch einen Unfall entsteht, der sich unter diesen Umständen ereignet hat, ist sie nicht vernünftig gerechtfertigt.

B.7. Die Vorabentscheidungsfrage ist bejahend zu beantworten.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

erkennt für Recht:

Insofern er Verkehrsunfälle, an denen ein Zug beteiligt ist, der auf Schienen fährt, die vollständig vom Verkehr an den Orten im Sinne von Artikel 2 § 1 des Gesetzes vom 21. November 1989 über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge getrennt sind, nicht von der Regelung im Bereich der automatischen Entschädigung ausschließt, verstößt Artikel 29*bis* § 1 Absatz 2 desselben Gesetzes in der durch das Gesetz vom 19. Januar 2001 abgeänderten Fassung gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung.

Verkündet in niederländischer und französischer Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, in der öffentlichen Sitzung vom 8. März 2012.

Der Kanzler,

Der Präsident,

(gez.) P.-Y. Dutilleux

(gez.) M. Bossuyt