

Geschäftsverzeichnismrn. 5498 und 5522

Entscheid Nr. 116/2013
vom 31. Juli 2013

ENTSCHEIDSAUSZUG

In Sachen: Vorabentscheidungsfragen betreffend Artikel 29bis § 1 Absatz 2 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 Polizeigericht Brüssel.

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Präsidenten J. Spreutels und M. Bossuyt, und den Richtern E. De Groot, L. Lavrysen, J.-P. Moerman, E. Derycke und P. Nihoul, unter Assistenz des Kanzlers P.-Y. Dutilleux, unter dem Vorsitz des Präsidenten J. Spreutels,

verkündet nach Beratung folgenden Entscheid:

*

* *

I. *Gegenstand der Vorabentscheidungsfragen und Verfahren*

a. In seinem Urteil vom 28. September 2012 in Sachen des Landesbundes der christlichen Krankenkassen gegen die « Société des transports intercommunaux de Bruxelles » (STIB), dessen Ausfertigung am 10. Oktober 2012 in der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, hat das Polizeigericht Brüssel folgende Vorabentscheidungsfrage gestellt:

« Verstößt Artikel 29bis § 1 Absatz 2 des Gesetzes vom 21. November 1989 über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge, abgeändert durch das Gesetz vom 19. Januar 2001, gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, wenn er dahingehend ausgelegt wird, dass er die Verkehrsunfälle, die sich innerhalb eines Schienenfahrzeugs ereignen, das auf einem Gleis fährt, welches vollständig vom Verkehr an den Orten im Sinne von Artikel 2 § 1 desselben Gesetzes vom 21. November 1989 getrennt ist, nicht von der Regelung der automatischen Entschädigung ausschließt? ».

b. In seinem Urteil vom 23. November 2012 in Sachen der « Axa Belgium » AG gegen die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen, dessen Ausfertigung am 27. November 2012 in der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, hat das Polizeigericht Brüssel folgende Vorabentscheidungsfrage gestellt:

« Verstößt Artikel 29bis § 1 Absatz 2 des Gesetzes vom 21. November 1989 über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge, abgeändert durch das Gesetz vom 19. Januar 2001, gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, wenn er dahingehend ausgelegt wird, dass er die Fahrgäste als Opfer von Verkehrsunfällen, die sich zwischen Schienenfahrzeugen ereignen, die auf einem Gleis fahren, welches vollständig vom Verkehr an den Orten im Sinne von Artikel 2 § 1 desselben Gesetzes vom 21. November 1989 getrennt ist, nicht von der Regelung der automatischen Entschädigung ausschließt? ».

Diese unter den Nummern 5498 und 5522 ins Geschäftsverzeichnis des Gerichtshofes eingetragenen Rechtssachen wurden verbunden.

(...)

III. *Rechtliche Würdigung*

(...)

B.1. Die Vorabentscheidungsfragen beziehen sich auf Artikel 29bis § 1 des Gesetzes vom 21. November 1989 « über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge », abgeändert durch das Gesetz vom 19. Januar 2001 « zur Abänderung verschiedener Bestimmungen in Bezug auf die Regelung der automatischen Entschädigung der schwächeren Verkehrsteilnehmer und der Fahrgäste von Kraftfahrzeugen », der 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.

[...] ».

Die Fragen beziehen sich insbesondere auf Absatz 2 dieser Bestimmung.

B.2.1. Wie der Ministerrat bemerkt, hat sich der Unfall, aus dem sich die Streitsache ergeben hat, die Anlass zu der in der Rechtssache Nr. 5498 gestellten Frage war, am 12. September 2000 ereignet, also vor der Abänderung der fraglichen Bestimmung durch das Gesetz vom 19. Januar 2001.

B.2.2. Vor dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 19. Januar 2001 schloss Artikel 29*bis* des Gesetzes vom 21. November 1989 Verkehrsunfälle, an denen ein Schienenfahrzeug beteiligt war, aus seinem Anwendungsbereich aus. Diesen Ausschluss hat der Gerichtshof in seiner Entscheid Nr. 92/98 vom 15. Juli 1998 als im Widerspruch zu den Artikeln 10 und 11 der Verfassung stehend beurteilt, und daraufhin hat der Gesetzgeber Absatz 2 von Paragraph 1 von Artikel 29*bis* des Gesetzes vom 21. November 1989 eingefügt.

B.2.3. Der vorliegende Richter präzisiert in der Vorlageentscheidung, dass er, wenn er auf die Folgen des Unfalls, um den es sich in der Rechtssache Nr. 5498 handelt, Artikel 29*bis* in seiner Fassung vor der Abänderung durch das Gesetz vom 19. Januar 2001 anwenden müsse, jedoch aufgrund des vorerwähnten Entscheids Nr. 92/98 feststellen müsse, dass diese Bestimmung verfassungswidrig sei, insofern sie an Schienen gebundene Kraftfahrzeuge aus ihrem Anwendungsbereich ausschließe, und sie folglich in einer Auslegung anwenden müsse, die sie mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung in Einklang bringe.

B.2.4. Aus dem Vorstehenden geht hervor, dass die Vorabentscheidungsfrage in der Rechtssache Nr. 5498, insofern sie sich auf Artikel 29*bis* des Gesetzes vom 21. November 1989 in der durch das Gesetz vom 19. Januar 2001 abgeänderten Fassung bezieht, um ihn mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung in Einklang zu bringen infolge des vorerwähnten Entscheids Nr. 92/98, relevant ist in Bezug auf die vor dem vorlegenden Richter anhängige Streitsache.

B.3. Die Vorabentscheidungsfragen betreffen Unfälle, die sich innerhalb eines Schienenfahrzeugs ereignet haben. Die Opfer dieser Unfälle waren Fahrgäste dieser Fahrzeuge. Der Gerichtshof beschränkt seine Prüfung auf diesen Fall.

B.4. Der Gerichtshof wird gebeten, die Vereinbarkeit von Artikel 29*bis* § 1 Absatz 2 des Gesetzes vom 21. November 1989 mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung zu prüfen, ausgelegt in dem Sinne, dass diese Bestimmung die Unfälle, die sich innerhalb eines Schienenfahrzeugs ereigneten, während das Fahrzeug sich an einem Ort befindet, der vollständig vom Verkehr getrennt sei, nicht von der darin vorgesehenen Regelung der automatischen Entschädigung ausschließe.

B.5.1. In seinem Entscheid Nr. 35/2012 vom 8. März 2012 hat der Gerichtshof für Recht erkannt, dass die fragliche Bestimmung, insofern sie 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 getrennt sind, nicht von der Regelung im Bereich der automatischen Entschädigung ausschließt, gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung verstößt.

B.5.2. Die Rechtssache, die Anlass zu diesem Entscheid war, betraf einen Unfall mit einem Fußgänger, der sich auf oder in der Nähe eines Gleises befand und durch einen Zug angefahren wurde, während dieser an einem Ort verkehrte, wo das Gleis vollständig von den für den Verkehr zugänglichen Wegen getrennt war.

Der Fall eines Unfalls, den ein Fahrgast eines Fahrzeugs erleidet, unterscheidet sich grundlegend von demjenigen eines Unfalls, den ein Fußgänger erleidet, der sich auf dem Gleis oder in dessen Nähe befindet. Die Antwort des Gerichtshofes auf die im Entscheid Nr. 35/2012 gestellte Frage kann also in den vorliegenden Rechtssachen nicht Anwendung finden.

B.6.1. Was die Schienenfahrzeuge betrifft, konnte der Gesetzgeber das Risiko berücksichtigen, das sie für die anderen Verkehrsteilnehmer hervorrufen, wenn diese Schienenfahrzeuge 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.6.2. In seinem vorerwähnten Entscheid Nr. 35/2012 hat der Gerichtshof jedoch erkannt, dass in dem Fall, dass der Zug auf Schienen fährt, die nicht vollständig vom Verkehr an den

Orten im Sinne des vorerwähnten Artikels 2 § 1 getrennt sind, davon auszugehen ist, 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 des vorerwähnten Artikels 2 § 1 verkehren.

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

B.6.3. Der Umstand, dass das Schienenfahrzeug sich an einem Ort befindet, der vollständig vom restlichen Verkehr getrennt ist, hat hingegen keinen Einfluss auf die Gefahr, die dieses Fahrzeug für die sich in seinem Inneren befindenden Fahrgäste hervorruft. Es besteht daher keine vernünftige Rechtfertigung dafür, die Verkehrsunfälle, an denen ein Fahrzeug beteiligt ist, das auf einem Gleis fährt, das vollständig vom Verkehr an den Orten im Sinne von Artikel 2 § 1 des Gesetzes vom 21. November 1989 getrennt ist, wenn das Opfer des Unfalls ein Fahrgast des betreffenden Fahrzeugs ist, von der durch Artikel 29*bis* desselben Gesetzes eingeführten Regelung der automatischen Entschädigung auszuschließen.

B.7.1. Im Übrigen wird in Artikel 4 des Gesetzes vom 25. August 1891 « zur Abänderung des Titels des Handelsgesetzbuches über Beförderungsverträge » im Gegensatz zu dem, was die STIB und die NGBE anführen, für die Fahrgäste eines Fahrzeugs, die Opfer eines Unfalls sind, keine Entschädigungsregelung geboten, die derjenigen der fraglichen Bestimmung gleichwertig ist, denn neben anderen Unterschieden kann das Beförderungsunternehmen sich im ersteren Fall seiner Haftung entziehen, indem es nachweist, dass der Unfall sich durch ein Fremdverschulden ereignet hat, das ihm nicht zur Last gelegt werden kann.

B.7.2. Da es, wie in B.6.3 angeführt wurde, nicht vernünftig gerechtfertigt wäre, die Fahrgäste eines Schienenfahrzeugs, die Opfer eines Unfalls sind, unterschiedlich zu behandeln je nach dem Ort, an dem sich dieser Unfall ereignet, könnte Artikel 4 des Gesetzes vom 25. August 1891, in dem keine gleichwertige Entschädigungsregelung wie in der fraglichen Bestimmung vorgesehen ist, den Gerichtshof nicht veranlassen, die Vorabentscheidungsfragen bejahend zu beantworten.

B.8. Die Vorabentscheidungsfragen sind verneinend zu beantworten.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

erkennt für Recht:

Insofern er Verkehrsunfälle, an denen ein Fahrzeug beteiligt ist, das auf einem Gleis fährt, welches 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 ist, nicht von der Regelung der automatischen Entschädigung ausschließt, wenn das Unfallopfer ein Fahrgast dieses Fahrzeugs ist, verstößt Artikel 29*bis* § 1 Absatz 2 desselben Gesetzes in der durch das Gesetz vom 19. Januar 2001 abgeänderten Fassung nicht gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung.

Verkündet in französischer und niederländischer Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, in der öffentlichen Sitzung vom 31. Juli 2013.

Der Kanzler,

Der Präsident,

(gez.) P.-Y. Dutilleux

(gez.) J. Spreutels