

Geschäftsverzeichnissnr. 5881
Entscheid Nr. 74/2015 vom 28. Mai 2015

ENTSCHEIDSAUSZUG

In Sachen: Vorabentscheidungsfrage 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 Motorfahrzeugen, gestellt vom Polizeigericht Dinant.

Der Verfassungsgerichtshof,

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

erlässt nach Beratung folgenden Entscheid:

*

* *

I. *Gegenstand der Vorabentscheidungsfrage und Verfahren*

In seinem Urteil vom 24. März 2014 in Sachen Stéphanie Lenoir, sowohl in ihrem eigenen Namen als auch in ihrer Eigenschaft als gesetzliche Verwalterin ihrer minderjährigen Kinder Zaccaria, Sofiann und Rania El Hajjaji handelnd, und Alexandre Lenoir gegen die AG öffentlichen Rechts « Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen » und die AG öffentlichen Rechts « Infrabel », dessen Ausfertigung am 25. März 2014 in der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, hat das Polizeigericht Dinant 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 auf einem Gleis ereignen, das vollständig vom Verkehr an den Orten im Sinne von Artikel 2 § 1 desselben Gesetzes getrennt ist, das aber von einer Person frequentiert wird, die im Rahmen ihrer Arbeit ausdrücklich dazu ermächtigt ist, nicht von der Regelung der automatischen Entschädigung ausschließt? ».

(...)

III. *Rechtliche Würdigung*

(...)

B.1. Die Vorabentscheidungsfrage bezieht 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 Motorfahrzeugen », 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 Frage bezieht sich insbesondere auf Absatz 2 dieser Bestimmung.

B.2. Der Unfall, der der Streitsache vor dem vorlegenden Richter zugrunde liegt, betrifft einen Arbeiter, der von einem Zug erfasst wurde, während er auf einem Bahngleis Arbeiten im Hinblick auf die Ersetzung von Holzschwellen durch Betonschwellen durchführte.

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 Verkehrsunfälle auf einem Bahngleis, das vollständig vom Verkehr an den Orten im Sinne von Artikel 2 § 1 desselben Gesetzes getrennt ist, das aber von einer Person frequentiert wird, die im Rahmen ihrer Arbeit ausdrücklich dazu ermächtigt ist, nicht von der darin vorgesehenen Regelung der automatischen Entschädigung ausschließen würde.

B.3.1. 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.

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.

B.3.2. In der Rechtssache vor dem vorlegenden Richter war das Unfallopfer dazu ermächtigt, sich im Rahmen seiner Arbeit auf dem Bahngleis zu befinden. Wie der vorlegende Richter nämlich angibt, bestimmt Artikel 5 Nr. 3 des königlichen Erlasses vom 20. Dezember 2007 zur Festlegung der Polizeiverordnung über die Eisenbahnen, dass es all denjenigen, die nicht dem dazu bestimmten Personal des betreffenden Eisenbahnunternehmens, des Infrastrukturbetreibers oder des Bahnhofsbetreibers angehören, verboten ist, jene Teile der Eisenbahninfrastruktur, wo die Anwesenheit der Öffentlichkeit nicht erlaubt ist, zu betreten oder sich dort zu befinden, außer mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Infrastrukturbetreibers.

B.3.3. Der Fall eines Unfalls, an dem diese Kategorie von Opfern beteiligt ist, unterscheidet sich von demjenigen eines Unfalls, an dem ein Fußgänger beteiligt ist, der sich auf dem Gleis oder in der Nähe des Gleises befindet, ohne dazu ermächtigt zu sein.

B.4.1. In ihrem Schriftsatz macht die NGBE geltend, dass das vom Unfallopfer eingegangene Risiko ein Berufsrisiko sei, aus dem einzigen Grund, weil es Arbeiten habe durchführen müssen, und kein Verkehrsrisiko. Demzufolge sei die Entschädigungsregelung nach Bündel 572 der allgemeinen Ordnung für Personal und Soziales anzuwenden, bei der es sich um ein System der Entschädigung für Arbeitsunfälle handle, das mit demjenigen der Arbeitsunfallgesetze vom 3. Juli 1967 und vom 10. April 1971 für den öffentlichen Sektor bzw. für den Privatsektor vergleichbar sei.

B.4.2. Es obliegt dem vorlegenden Richter, die Bestimmungen zu ermitteln, die auf die Streitsache anwendbar sind, mit der er befasst wurde; die Parteien sind nicht ermächtigt, diese Entscheidung vor dem Hof anzufechten. Der Hof könnte im Übrigen nur auf die Beantwortung der ihm gestellten Frage verzichten, wenn die Antwort auf diese Frage offensichtlich nicht zur Lösung dieser Streitsache sachdienlich ist.

B.4.3. Artikel 14*bis* des Gesetzes vom 3. Juli 1967 über die Vorbeugung von oder den Schadenersatz für Arbeitsunfälle, Wegeunfälle und Berufskrankheiten im öffentlichen Sektor bestimmt:

« § 1. Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 29*bis* des Gesetzes vom 21. November 1989 über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge sind die in Artikel 1 erwähnten juristischen Personen oder Einrichtungen und die Arbeitgeber der in Artikel 1*bis* erwähnten Personalkategorien verpflichtet, die aus vorliegendem Gesetz hervorgehenden Entschädigungen und Renten zu zahlen.

§ 2. Der gemäß Artikel 29*bis* des vorerwähnten Gesetzes vom 21. November 1989 gewährte Schadenersatz, der in keinem Zusammenhang mit der Entschädigung für Verletzungen, so wie sie durch das vorliegende Gesetz abgedeckt ist, stehen kann, darf zusammen mit Entschädigungen, die aus vorliegendem Gesetz hervorgehen, bezogen werden.

[...] ».

Artikel 48*bis* des Gesetzes vom 10. April 1971 über die Arbeitsunfälle bestimmt:

« § 1. Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 29*bis* des Gesetzes vom 21. November 1989 über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge ist das Versicherungsunternehmen verpflichtet, die aus vorliegendem Gesetz hervorgehenden Entschädigungen innerhalb der in den Artikeln 41 und 42 festgelegten Fristen zu zahlen.

§ 2. Der gemäß Artikel 29*bis* des vorerwähnten Gesetzes vom 21. November 1989 gewährte Schadenersatz, der in keinem Zusammenhang mit der Entschädigung für Verletzungen, so wie sie durch das vorliegende Gesetz abgedeckt ist, stehen kann, kann gleichzeitig mit Entschädigungen, die aus vorliegendem Gesetz hervorgehen, bezogen werden ».

B.4.4. Aus den vorstehend zitierten Bestimmungen geht hervor, dass sie unbeschadet des fraglichen Artikels 29bis Anwendung finden und dass die aufgrund des letztgenannten Artikels gewährte Entschädigung mit den aus diesen Bestimmungen sich ergebenden Entschädigungen kumuliert werden darf.

B.4.5. Die Einrede wird abgewiesen.

B.5. In seinem Entscheid Nr. 93/2006 vom 7. Juni 2006 hat der Gerichtshof geurteilt, 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, *Pas.*, 2010, I, S. 59) « 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.6. 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.

B.7. 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.8.1. 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.8.2. 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.8.3. In seinem vorerwähnten Entscheid Nr. 35/2012 hat der Gerichtshof jedoch geurteilt, 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 geschlossen, 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.8.4. Der Umstand, dass das Schienenfahrzeug sich an einem Ort befindet, der vollständig vom restlichen Verkehr getrennt ist, hat hingegen keinen Einfluss auf das Risiko, das dieses Fahrzeug für die Personen hervorruft, die dazu ermächtigt sind, im Rahmen ihrer Arbeit das Bahngleis zu betreten. 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 Unfallopfer eine Person ist, die dazu ermächtigt ist, im Rahmen ihrer

Arbeit das Gleis zu betreten, von der durch Artikel 29*bis* desselben Gesetzes eingeführten Regelung der automatischen Entschädigung auszuschließen.

Es ist nämlich nicht vernünftig gerechtfertigt, dass diese Person aus dem einzigen Grund von der im fraglichen Artikel 29*bis* vorgesehenen automatischen Entschädigung ausgeschlossen wird, weil zum Zeitpunkt des Unfalls, dessen Opfer sie ist, das Fahrzeug auf einem vollständig getrennten Gleis fährt, während sie in den Genuss dieser Entschädigung gelangen könnte, wenn das Fahrzeug an einem Ort fährt, der nicht vollständig von den Orten im Sinne von Artikel 2 § 1 des Gesetzes vom 21. November 1989 getrennt ist.

B.9. Die Vorabentscheidungsfrage ist verneinend zu beantworten.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

erkennt für Recht:

Dahin ausgelegt, dass er Verkehrsunfälle, an denen ein Fahrzeug beteiligt ist, das 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, in dem Fall, dass das Unfallopfer eine Person ist, die im Rahmen ihrer Arbeit zum Betreten eines Bahngleises ermächtigt ist, nicht von der Regelung der automatischen Entschädigung ausschließt, 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.

Erlassen in französischer und niederländischer Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, am 28. Mai 2015.

Der Kanzler,

Der Präsident,

(gez.) P.-Y. Dutilleux

(gez.) J. Spreutels