

Geschäftsverzeichnissnr. 1243
Urteil Nr. 92/98 vom 15. Juli 1998

URTEIL

In Sachen: Präjudizielle Frage in bezug auf Artikel 29bis des Gesetzes vom 21. November 1989 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, eingefügt durch Artikel 45 des Gesetzes vom 30. März 1994 und abgeändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. April 1995, gestellt vom Polizeigericht Brüssel.

Der Schiedshof,

zusammengesetzt aus den Vorsitzenden M. Melchior und L. De Grève, und den Richtern L. François, P. Martens, J. Delruelle, H. Coremans und M. Bossuyt, unter Assistenz des Kanzlers L. Potoms, unter dem Vorsitz des Vorsitzenden M. Melchior,

verkündet nach Beratung folgendes Urteil:

* *

I. *Gegenstand der präjudiziellen Frage*

In seinem Urteil vom 8. Dezember 1997 in Sachen P. Cowez und “ Union nationale des mutualités socialistes ” gegen die “ Société des transports intercommunaux de Bruxelles ”, dessen Ausfertigung am 11. Dezember 1997 in der Kanzlei des Hofes eingegangen ist, hat das Polizeigericht Brüssel folgende präjudizielle Frage gestellt:

“ Beinhaltet Artikel 29bis des Gesetzes vom 21. November 1989 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, so wie eingeführt durch das Gesetz vom 30. März 1994 und abgeändert durch das Gesetz vom 13. April 1995, eine im Widerspruch zu den Artikeln 10 und 11 der Verfassung stehende Diskriminierung zwischen jenen Benutzern der öffentlichen Straße oder für die Öffentlichkeit zugänglicher Gelände und nicht öffentlicher, aber für eine bestimmte Anzahl von Berechtigten zugänglicher Gelände, die, ohne Lenker eines Kraftfahrzeugs zu sein, Opfer eines Verkehrsunfalls sind, an dem ein Schienenfahrzeug beteiligt ist, und jenen Benutzern derselben öffentlichen Straßen oder Gelände, die, ohne Lenker eines Kraftfahrzeugs zu sein, Opfer eines Verkehrsunfalls sind, an dem ein nicht auf Schienen laufendes Kraftfahrzeug beteiligt ist, wobei letztere sich auf die in diesem Artikel enthaltenen Bestimmungen berufen können? ”

II. *Sachverhalt und vorhergehendes Verfahren*

P. Cowez macht den Führer einer Straßenbahn, der bei der “ Société des transports intercommunaux de Bruxelles ” (S.T.I.B.) angestellt ist, haftbar für einen Verkehrsunfall, dessen Opfer er wurde. Er hat den Polizeirichter in Brüssel aufgefordert, dem Hof eine präjudizielle Frage über eine mögliche Diskriminierung zu stellen, die in bezug auf die Wiedergutmachung des Schadens zwischen den Opfern eines Verkehrsunfalls bestehen könnte, je nachdem, ob das beteiligte Fahrzeug ein Schienenfahrzeug oder ein Kraftfahrzeug ist.

Der Richter stellte fest, daß Artikel 29bis des Gesetzes vom 21. November 1989 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, der eine Regelung der automatischen Entschädigung des Opfers vorsieht, nur auf Kraftfahrzeuge Anwendung findet, die nicht an Bahngleise gebunden sind, und daß das Opfer, wenn es durch ein Fahrzeug oder sogar durch einen Omnibus der S.T.I.B., Beklagte, angefahren worden wäre, die Wiedergutmachung seines Schadens - abgesehen vom Fall des unentschuldbaren Fehlers - vom Versicherer der Beklagten auf der Grundlage des besagten Artikels 29bis hätte verlangen können, und gab dem Antrag statt; er stellte dem Hof die obenangeführte Frage.

III. *Verfahren vor dem Hof*

Durch Anordnung vom 11. Dezember 1997 hat der amtierende Vorsitzende gemäß den Artikeln 58 und 59 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof die Richter der Besetzung bestimmt.

Die referierenden Richter haben Artikel 71 bzw. 72 des organisierenden Gesetzes im vorliegenden Fall nicht für anwendbar erachtet.

Die Verweisungsentscheidung wurde gemäß Artikel 77 des organisierenden Gesetzes mit am 6. Januar 1998 bei der Post aufgegebenen Einschreibebriefen notifiziert.

Die durch Artikel 74 des organisierenden Gesetzes vorgeschriebene Bekanntmachung erfolgte im *Belgischen Staatsblatt* vom 31. Januar 1998.

Schriftsätze wurden eingereicht von

- der "Société des transports intercommunaux de Bruxelles", mit Sitz in 1050 Brüssel, avenue de la Toison d'Or 15, mit am 19. Februar 1998 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief,

- P. Cowez, wohnhaft in 1030 Brüssel, avenue Philippe Thomas 2, Bk. 23, mit am 20. Februar 1998 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief,

- dem Ministerrat, rue de la Loi 16, 1000 Brüssel, mit am 23. Februar 1998 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief.

Diese Schriftsätze wurden gemäß Artikel 89 des organisierenden Gesetzes mit am 5. März 1998 bei der Post aufgegebenen Einschreibebriefen notifiziert.

Erwiderungsschriftsätze wurden eingereicht von

- dem Ministerrat, mit am 27. März 1998 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief,

- P. Cowez, mit am 3. April 1998 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief,

- der "Société des transports intercommunaux de Bruxelles", mit am 6. April 1998 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief.

Durch Anordnung vom 27. Mai 1998 hat der Hof die für die Urteilsfällung vorgesehene Frist bis zum 11. Dezember 1998 verlängert.

Durch Anordnung vom selben Tag hat der Hof die Rechtssache für verhandlungsreif erklärt und den Sitzungstermin auf den 24. Juni 1998 anberaumt, nachdem die Parteien aufgefordert wurden, spätestens am 19. Juni 1998 einen Ergänzungsschriftsatz einzureichen, in welchem vorkommendenfalls die Fakten möglichst genau angegeben werden, anhand deren die reellen Risiken - nicht die lediglich angenommenen -, die die Straßenbahnen einerseits und die anderen Kraftfahrzeuge einschließlich der Omnibusse andererseits für die "schwachen Verkehrsteilnehmer" enthalten, miteinander verglichen werden können.

Diese Anordnung wurde den Parteien und deren Rechtsanwälten mit am 28. Mai 1998 bei der Post aufgegebenen Einschreibebriefen notifiziert.

Ergänzungsschriftsätze wurden eingereicht von

. P. Cowez, mit am 18. Juni 1998 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief,

. der "Société des transports intercommunaux de Bruxelles", mit am 19. Juni 1998 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief,

. dem Ministerrat, mit am 19. Juni 1998 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief.

Auf der öffentlichen Sitzung vom 24. Juni 1998

- erschienen

- . RA R.O. Dalcq, in Brüssel zugelassen, für P. Cowez,
- . RA G.-I. Bernard und RA P. Boucquey *loco* RA P. Galand und RA E. Gillet, in Brüssel zugelassen, für die “ Société des transports intercommunaux de Bruxelles ”,
- . RA L. De Coninck *loco* RA M. Uyttendaele, in Brüssel zugelassen, für den Ministerrat,
- haben die referierenden Richter L. François und H. Coremans Bericht erstattet,
- wurden die vorgenannten Rechtsanwälte angehört,
- wurde die Rechtssache zur Beratung gestellt.

Das Verfahren wurde gemäß den Artikeln 62 ff. des organisierenden Gesetzes, die sich auf den Sprachengebrauch vor dem Hof beziehen, geführt.

IV. *In rechtlicher Beziehung*

- A -

Schriftsatz der “ Société des transports intercommunaux de Bruxelles ”

A.1.1. Schienenfahrzeuge und andere Kraftfahrzeuge befänden sich nicht in vergleichbaren Situationen. Züge und Straßenbahnen seien vom Anwendungsbereich der Straßenverkehrsordnung ausgeschlossen und hätten im Gegensatz zu anderen Fahrzeugen eine vollständig vorhersehbare Fahrstrecke, so daß sie einerseits nicht unerwartet auftauchen könnten (das Vorfahrtrecht der Straßenbahnen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern hänge mit dem Umstand zusammen, daß die Straßenbahngleise und die Oberleitungen sichtbar seien und somit die anderen Verkehrsteilnehmer nicht überraschen könnten; ebenso hätten Rettungswagen und Polizeifahrzeuge nur Vorfahrt, wenn ihr Tonsignal die anderen Verkehrsteilnehmer warne, das heißt, wenn diese nicht durch das Fahrzeug mit Vorfahrt überrascht werden könnten), und andererseits ihr Führer nicht über die gleiche Mobilität und somit auch nicht über die gleiche Möglichkeit zur Vermeidung eines Hindernisses verfüge wie die anderen Fahrzeuge, deren Bremsweg überdies kürzer sei.

A.1.2. Der Gesetzgeber habe die schwachen Verkehrsteilnehmer (Radfahrer und Fußgänger) schützen wollen, indem er ein System der objektiven Haftung aufgebaut habe, das die automatische Entschädigung des Opfers durch den Versicherer des Eigentümers, des Führers oder des Inhabers des betreffenden Fahrzeugs ermögliche. Diese Regelung sei nur im Rahmen einer Pflichtversicherung vorstellbar. Außerhalb dieser Versicherung sei die automatische Entschädigung nicht logisch denkbar, so daß die Anwendungsbereiche der Gesetzgebungen in beiden Angelegenheiten, die notwendigerweise miteinander zusammenhängen würden, sich überschneiden müßten. Dies sei der Fall, zumindest in Belgien.

Der Ausschluß der Straßenbahnen aus dem Anwendungsbereich der fraglichen Bestimmung sei auch unter Hinweis auf Artikel 1 des Gesetzes über die Pflichtversicherung zu verstehen. Dieser Ausschluß sei seinerseits als das Ergebnis des objektiven und vernünftigen Unterschieds zwischen Straßenbahnen und den anderen auf der öffentlichen Straße verkehrenden Fahrzeuge zu beurteilen.

A.1.3. Die Aufnahme der Straßenbahnen in den Anwendungsbereich der fraglichen Bestimmung wäre nicht nur ein Unsinn, sondern auch eine Diskriminierung. Während der Ausarbeitung des Gesetzes sei eingeräumt worden, daß die Regelung der automatischen Entschädigung möglich sei, insofern die mit dieser Regelung

verbundenen Kosten auf die Gesamtheit der Fahrzeugführer verteilt würden durch eine Erhöhung der Prämien um fünf Prozent, so daß der ohne Fehler in einen Verkehrsunfall, bei dem ein Fußgänger oder ein Radfahrer verletzt oder getötet worden sei, verwickelte Fahrzeugführer nicht demzufolge durch eine Erhöhung seiner persönlichen Versicherungsprämie bestraft werde. Dieser Aspekt der Reform verliere seinen Sinn, wenn man die Verpflichtung zur automatischen Entschädigung denjenigen aufbürde, die nicht der Pflichtversicherung unterlägen. In diesem Fall würden alle Risiken alleine durch den Betreiber der Straßenbahnen getragen, dessen finanzielles Gleichgewicht bedroht würde.

Es wäre im übrigen inkohärent, wenn der schwache Verkehrsteilnehmer in solchen Fällen automatisch entschädigt und dennoch gleichzeitig strafrechtlich (Artikel 422 des Strafgesetzbuches) und zivilrechtlich verurteilt würde, weil er einen Unfall mit Gefährdung der Fahrgäste der Straßenbahn verursacht hätte.

A.1.4. Das Gesetz von 1989 habe die schwachen Verkehrsteilnehmer vor den Risiken schützen sollen, die durch alle der Pflichtversicherung unterliegenden Fahrzeuge verursacht würden, und die mit ihm eingeführte Regelung scheinbar eher auf die Verkehrszulassung des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen zu beruhen, wodurch die Pflichtversicherung ausgelöst werde, als auf der Teilnahme des Fahrzeugs am Verkehr.

A.1.5. Schließlich scheinbar die fragliche Bestimmung nicht unverhältnismäßig zu sein, da die wesentlichen Rechte der benachteiligten Kategorie gewahrt worden seien; das Opfer eines Unfalls, an dem eine Straßenbahn beteiligt sei, unterliege weiterhin den normalen Bestimmungen der zivilrechtlichen Haftung und behalte die Möglichkeit, eine Wiedergutmachung seines Schadens zu erlangen.

Schriftsatz von P. Cowez

A.2.1. Artikel 29bis des Gesetzes vom 21. November 1989, der bedauerlicherweise nicht in das Zivilgesetzbuch eingefügt worden sei, führe ein System der objektiven Haftung ein, das weitaus günstiger sei als das Gemeinrecht, für das Opfer eines Schadens infolge eines Verkehrsunfalls, an dem ein nicht auf Schienen laufendes Kraftfahrzeug beteiligt sei, da das Opfer davon befreit sei, den Beweis eines Fehlers, eines Schadens und eines ursächlichen Zusammenhangs zu erbringen, und da der Fehler, den das Opfer selbst begangen haben könnte - außer im Fall eines unentschuldbaren Fehlers -, sich in keinerlei Weise auf sein Recht auf vollständige und automatische Entschädigung auswirke.

A.2.2. Der Behandlungsunterschied sei nicht vernünftig gerechtfertigt, denn das durch die fragliche Bestimmung eingeführte System gründe gemäß den Vorarbeiten zum Gesetz auf dem durch die kinetische Energie der Kraftfahrzeuge hervorgerufenen Risiko. Dieser Begriff umfasse alle auf dem Boden verkehrenden und durch eine mechanische Kraftquelle angetriebenen Fahrzeuge, und zwar ungeachtet dessen, ob sie sich im Zustand der Fortbewegung, des Stillstandes oder des Parkens befänden, da ausschlaggebend sei, daß sie angetrieben werden könnten und in einen Verkehrsunfall verwickelt seien, mit Ausnahme der elektrisch angetriebenen Rollstühle. Diese Ausnahme sei gerechtfertigt durch den Gedanken, daß das von ihnen ausgehende Risiko weitaus geringer sei als dasjenige von anderen Kraftfahrzeugen; sie ersetze die im ursprünglichen Text des Gesetzes vorgesehene Ausnahme der Fahrzeuge, die sich nicht schneller als im Schrittempo fortbewegen könnten, die jedoch in Wirklichkeit für die schwachen Verkehrsteilnehmer nicht weniger risikoreich seien als die anderen Fahrzeuge.

A.2.3. Da es sich um Fahrzeuge handle, die auf dem Boden verkehrten und durch eine mechanische Kraftquelle angetrieben würden, da sie ein mindestens ebenso hohes Risiko wie die anderen im Gesetz angeführten Fahrzeuge verursachten und da die Logik der fraglichen Bestimmung ausschließlich auf dem durch die kinetische Energie entstandenen Risiko gründe, könne der Ausschluß der Schienenfahrzeuge - insbesondere die Straßenbahnen, die fast ausschließlich in den städtischen Bereichen verkehrten und weitgehend verpflichtet seien, die Straßenverkehrsordnung einzuhalten - nicht vernünftig gerechtfertigt werden.

Die Ausnahme sei nur durch die vom Gesetzgeber angewandte Technik zu erklären, nämlich allgemein die Aufnahme des Systems der automatischen Entschädigung in das Gesetz vom 21. November 1989 und im besonderen die Verweisung auf die in Artikel 1 dieses Gesetzes angeführte Definition des Kraftfahrzeugs. Diese

Technik, aus der sich die fragliche Ausnahme als perverse Auswirkung ergebe, könne selbstverständlich nicht den sich aus ihr ergebenden Behandlungsunterschied rechtfertigen.

A.2.4. Die fragliche Bestimmung sei in das Gesetz über die Pflichtversicherung und nicht in das Zivilgesetzbuch eingefügt worden, weil zu Unrecht davon ausgegangen worden sei, die öffentliche Meinung würde eine Regelung, in der die Haftung der Fahrzeugführer vorgesehen sei, selbst wenn sie keinen Fehler begangen hätten, weniger gut aufnehmen als eine Regelung, wonach der Versicherer des Fahrzeugführers, dessen Fahrzeug in einen Verkehrsunfall verwickelt sei, verpflichtet sei, die Opfer zu entschädigen. Es bestehe jedoch kein konkreter Unterschied, es sei denn ein Unterschied logischer Art - die eine Regelung sei kohärent und die andere nicht. Es sei kohärent zu entscheiden, daß ein Haftpflichtversicherer die Haftung ohne Fehler seines Versicherten decken müsse; umgekehrt könne man sich fragen, wie es zu erklären sei, daß ein Haftpflichtversicherer die Opfer von Schäden entschädigen müsse, die durch einen Unfall verursacht würden, für den sein Versicherter nicht haftbar sei.

Die Einfügung der fraglichen Bestimmung in den Rahmen der Pflichtversicherung liefere also keine zweckdienliche und vernünftige Rechtfertigung für den bemängelten Behandlungsunterschied.

A.2.5. Es sei ebensowenig vernünftig gerechtfertigt, daß die Eigentümer, Inhaber oder Führer von Schienenfahrzeugen den Umstand gelten machen könnten, sie seien nicht gesetzlich verpflichtet, eine Versicherung zur Deckung solcher Fahrzeuge abzuschließen, um der durch die fragliche Bestimmung vorgesehenen automatischen Entschädigung zu entgehen, da die Mehrzahl der an Bahngleise gebundenen Fahrzeuge durch öffentliche Verkehrsgesellschaften in den Verkehr gebracht würden, so wie es für die S.T.I.B. im Verfahren vor dem verweisenden Richter der Fall sei, und diese Gesellschaften gemäß den allgemeinen Grundsätzen ihr eigener Versicherer seien. Artikel 10 des Gesetzes vom 21. November 1989 ermögliche es ihnen außerdem, von der Versicherungspflicht in bezug auf die in Artikel 1 des Gesetzes vorgesehenen Kraftfahrzeuge, die sie in den Verkehr brächten, befreit zu werden, und es stehe dennoch außer Zweifel, daß sie gehalten seien, die automatische Entschädigungspflicht einzuhalten, selbst wenn sie von dieser Möglichkeit der Befreiung Gebrauch gemacht hätten.

In Frankreich decke sich die Regelung der Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge nicht einwandfrei mit der Regelung der automatischen Entschädigung des schwachen Verkehrsteilnehmers, da erstere uneingeschränkt die Schienenfahrzeuge ausschließe, während letztere sie nur ausschließe, wenn sie auf der eigenen Fahrspur verkehrten (das heißt derjenigen, die normalerweise kein Verkehrsteilnehmer benutze), so daß diese Fahrzeuge der Entschädigungsregelung unterlägen, wenn sie sich unter den übrigen Verkehr mischten. Selbst in diesem Fall bleibe eine Diskriminierung möglich; man könne sich in der Tat fragen, ob es beispielsweise logisch sei, daß ein Radfahrer, der auf einer Straße entlang einer deutlich abgetrennten Schienenstrecke verkehre und Opfer eines Sturzes infolge der durch einen Zug verursachten Luftbewegung werde, keinen Anspruch auf eine automatische Entschädigung erheben könne, während derselbe Radfahrer Anspruch auf eine automatische Entschädigung haben würde, wenn die Luftbewegung durch einen Lastwagen verursacht worden wäre. Falls der Hof also der Auffassung sein sollte, daß der fragliche Behandlungsunterschied unter bestimmten, ganz präzisen Bedingungen als vernünftig gerechtfertigt betrachtet werden könne, müsse er diese Bedingungen einschränkender umschreiben, als es im französischen Recht der Fall sei.

Schriftsatz des Ministerrates

A.3.1. Der beanstandete Unterschied beruhe auf einem objektiven Kriterium in bezug auf den zwischen Schienenfahrzeugen und anderen Kraftfahrzeugen bestehenden Unterschied, sowohl in rechtlicher Beziehung (Straßenbahnen unterlägen nicht der Straßenverkehrsordnung und genössen absolute Vorfahrt) als auch in faktischer Hinsicht (ihre Mobilität sei begrenzt, ihre Fahrstrecke sei vorhersehbar, und der Ausbau eigener Fahrspuren gewähre ihnen einen eigenen Verkehrsraum). Hieraus ergebe sich, daß vor dem Gesetz vom 30. März 1994 die Opfer eines Unfalls, in den diese verschiedenen Fahrzeugarten verwickelt gewesen seien, sich in einer unterschiedlichen Situation befunden hätten und daß es diskriminierend gewesen sei, sie derselben Regelung zu unterwerfen.

A.3.2. Die fragliche Maßnahme stehe im Verhältnis zum angestrebten Ziel; sie diene wie das Gesetz über die Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge - das aufgrund des rechtlichen und faktischen Unterschieds zwischen gewöhnlichen Fahrzeugen und Schienenfahrzeugen letztere bereits 1956 aus seinem Anwendungsbereich ausschließe - dazu, die schwachen Verkehrsteilnehmer zu schützen.

Die Begriffe der Versicherung und der Entschädigung seien untrennbar miteinander verbunden, und der Zusammenhang zwischen der Haftpflichtversicherung für Fahrzeuge und der Entschädigung der schwachen Verkehrsteilnehmer sei während der Vorarbeiten zu der fraglichen Bestimmung verdeutlicht worden; es wäre inkohärent gewesen, letztere Regelung ohne erstere vorzusehen. Absatz 4 von Artikel 29bis, der vorsehe, daß er auf die Unfälle Anwendung finde, in die Fahrzeuge verwickelt seien, die aufgrund von Artikel 10 des Gesetzes von der Versicherungspflicht befreit seien, beeinträchtige nicht die gewünschte Kohärenz. Trotz der Befreiung verschiedener juristischer Personen öffentlichen Rechts von der Versicherungspflicht sehe das Gesetz vom 21. November 1989 nämlich vor, daß sie dennoch der gleichen Regelung unterliegen würden wie die Versicherungsgesellschaften im Bereich der zivilrechtlichen Haftung.

Den Anwendungsbereich von Artikel 29bis in Frage zu stellen, würde dazu führen, daß der Ausschluß der Schienenfahrzeuge von demjenigen der Pflichtversicherung in Frage gestellt würde, während dieser Ausschluß durch einen objektiven Unterschied gerechtfertigt sei.

Wenn ein Behandlungsunterschied bestehe, sei er schließlich äußerst begrenzt, da das gemeinrechtliche Haftungsrecht Anwendung finde, wenn ein Schienenfahrzeug in den Unfall verwickelt sei; dieser Behandlungsunterschied schaffe also keine abweichende Regelung.

Erwiderungsschriftsatz des Ministerrates

A.4. Der fragliche Behandlungsunterschied sei gerechtfertigt, da die Gefährdung des Fußgängers höher sei, wenn er mit einem normalen Fahrzeug zu tun habe, als er wenn sich einem Schienenfahrzeug gegenübersehe, dessen Eigenschaften im Schriftsatz dargelegt worden seien und das nicht der Pflichtversicherung unterworfen sei, gerade weil von ihm daher eine geringere Gefahr ausgehe. Es sei vollkommen kohärent, daß dem System der Pflichtversicherung und demjenigen der automatischen Entschädigung des schwachen Verkehrsteilnehmers der gleiche Anwendungsbereich verliehen worden sei.

Die somit eingeführte Unterscheidung sei in keiner Weise unverhältnismäßig zum verfolgten Zweck, da die fragliche Bestimmung nicht das Recht der anderen Opfer auf eine Entschädigung auf der Grundlage der gemeinrechtlichen Haftung beeinträchtige.

Erwiderungsschriftsatz von P. Cowez

A.5.1. Es gebe zwar einen objektiven Unterschied zwischen einem normalen Fahrzeug und einem Schienenfahrzeug (dessen Ausschluß von der Straßenverkehrsordnung nicht absolut sei, da dieses Fahrzeug die Lichtsignale beachten müsse, wenn es auf der öffentlichen Straße verkehre), doch bleibe der Fußgänger, der Fahrradfahrer oder der Fahrgast weiterhin ein "schwacher Verkehrsteilnehmer", wenn er Opfer eines Unfalls werde, in den ein Schienenfahrzeug verwickelt sei, und seine Verletzbarkeit an den Beweis des etwaigen Fehlverhaltens des Fahrzeugführers gebunden, das schwer nachzuweisen sei, wenn es sich um einen Straßenbahnführer handle.

A.5.2. Die Gegenparteien wollten das System der automatischen Entschädigung an das System der Pflichtversicherung binden, doch sie erklärten nicht den Ausschluß der Schienenfahrzeuge aus dem Anwendungsbereich der Pflichtversicherung. Dieser Ausschluß solle damit zusammenhängen, daß diese Fahrzeuge von öffentlichen Verkehrsgesellschaften in den Verkehr gebracht würden, die selbst die damit verbundene Haftung deckten. Durch diese Rechtfertigung könne die beanstandete Diskriminierung nicht annehmbar werden, und es stehe der S.T.I.B. schlecht an, zu ihrem Vorteil das Erfordernis der Verbindung beider Systeme anzuführen, da sie von der Versicherungsverpflichtung befreit werden könne und so davon befreit werde, an der Finanzierung

des Entschädigungssystems teilzunehmen, dessen Last der Gesetzgeber auf alle Fahrzeugführer habe verteilen wollen.

Erwiderungsschriftsatz der S.T.I.B.

A.6.1. Der fragliche Behandlungsunterschied könne nicht beurteilt werden, ohne den objektiven Unterschied zwischen den Schienenfahrzeugen und den anderen Fahrzeugen zu berücksichtigen. Die Straßenbahn bleibe ein Fahrzeug des gleichen Typs wie ein Zug, das ein geringeres Volumen aufweise, das in der Stadt verkehre und dessen Antriebs-, Fahr- und Bremsmechanismen - wegen ihres Gewichts und der Schienen, die sie benutze - vollständig anders seien als die von gewöhnlichen Fahrzeugen, die sich ihrerseits einfacher den verschiedenen Verkehrssituationen anpassen könnten.

A.6.2. Das System der automatischen Entschädigung sei nicht nur wegen des durch die kinetische Energie hervorgerufenen Risikos ins Leben gerufen worden (da auch ein stehendes Fahrzeug in einen Unfall verwickelt werden könne).

A.6.3. Der Ausschluß der Schienenfahrzeuge ergebe sich nicht ausschließlich aus der Einfügung des Systems der automatischen Entschädigung in das Gesetz vom 21. November 1989, da der Entwurf eines - inzwischen aufgegebenen - Artikels 1385*bis* des Zivilgesetzbuches selbst das Kraftfahrzeug unter Verweisung auf dieses Recht definiert habe; der Ausschluß hänge einerseits mit dem wesentlichen Unterschied zwischen den Schienenfahrzeugen und den anderen Fahrzeugen zusammen und andererseits mit der natürlichen Verbindung zwischen der Pflichtversicherung und der automatischen Entschädigung.

A.6.4. Wenn das Opfer eines Unfalls, in den ein Schienenfahrzeug verwickelt sei, auf der Grundlage von Artikel 1382 des Zivilgesetzbuches entschädigt werde, gelange es in den Vorteil der Bestimmungen des Gesetzes vom 25. August 1891 über den Transportvertrag, das bereits eine abweichende Vorteilsregelung zugunsten der Personen einführe, die Opfer eines mit einem Transport zusammenhängenden Unfalls seien und sich in der gesetzlich vorgesehenen Lage befänden. Aufgrund dieses Gesetzes werde die Beweisregel zum Vorteil der Fahrgäste umgekehrt; der Transportunternehmer gelte als haftbar, außer wenn der Fahrgast oder ein Dritter einen Fehler begangen habe oder nachgewiesen werde, daß die Verantwortung nicht ihm zuzuschreiben sei. Dieser Vermutung stehe lediglich die kurze Verjährungsfrist von einem Jahr gegenüber, um die Haftungsklage gegen den Transportunternehmer einzureichen. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit werde also nicht mißachtet.

A.6.5. Zwar schließe das französische Gesetz lediglich die Straßenbahnen aus, die auf der eigenen Fahrspur verkehrten, doch die Mehrheit der ausländischen Gesetzgeber, die die automatische Entschädigung an die Pflichtversicherung koppelten, hätten die Straßenbahn ähnlich wie der belgische Gesetzgeber vom System der automatischen Entschädigung ausgeschlossen.

- B -

B.1.1. Artikel 29*bis* des Gesetzes vom 21. November 1989 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, eingeführt durch ein Gesetz vom 30. März 1994 und ersetzt durch ein Gesetz vom 13. April 1995, besagt:

“ § 1. Bei einem Verkehrsunfall, in den ein Kraftfahrzeug verwickelt ist, werden mit Ausnahme der Sachschäden alle sich aus Körperschäden oder dem Tod ergebenden Schäden, die einem jeden Opfer eines Verkehrsunfalls oder seinen Anspruchsberechtigten zugefügt werden, durch den

Versicherer entschädigt, der gemäß dem vorliegenden Gesetz die Haftung des Eigentümers, des Führers oder des Inhabers dieses Kraftfahrzeugs deckt.

Schäden an Funktionsprothesen gelten als Körperschäden.

Artikel 80 des Gesetzes vom 9. Juli 1975 über die Versicherungsaufsicht findet Anwendung auf diese Entschädigung. Ist der Unfall jedoch auf einen Zufall zurückzuführen, so bleibt die Haftung des Versicherers erhalten.

Die Bestimmungen dieses Artikels finden ebenfalls Anwendung auf die Verkehrsunfälle, in die Kraftfahrzeuge verwickelt sind, die aufgrund von Artikel 10 des vorliegenden Gesetzes von der Versicherungspflicht befreit sind und deren Eigentümer von dieser Befreiung Gebrauch gemacht haben.

Wenn Opfer einen unentschuldbaren Fehler begangen haben, der als einzige Ursache des Unfalls anzusehen ist, können sie die im ersten Absatz angeführten Bestimmungen nicht geltend machen.

Nur ein außerordentlich schwerer vorsätzlicher Fehler ist unentschuldigbar, bei dem derjenige, der ihn begeht, ohne gültigen Grund einer Gefahr ausgesetzt wird, deren er sich hätte bewußt sein müssen.

Der Beweis eines unentschuldbaren Fehlers ist nicht zugelassen gegenüber Opfern, die jünger als vierzehn Jahre sind.

Diese Entschädigungsverpflichtung wird ausgeübt gemäß den Gesetzesbestimmungen über die Haftpflichtversicherung im allgemeinen und die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung im besonderen, insofern im vorliegenden Artikel nicht davon abgewichen wird.

§ 2. Der Führer eines Kraftfahrzeugs und seine Anspruchsberechtigten können den vorliegenden Artikel nicht geltend machen.

§ 3. Als Kraftfahrzeuge gelten alle Fahrzeuge, auf die sich Artikel 1 dieses Gesetzes bezieht, mit Ausnahme der motorbetriebenen Rollstühle, die durch eine Person mit Behinderung in den Verkehr gebracht werden können.

§ 4. Der Versicherer oder der Gemeinsame Entschädigungsfonds treten in die Rechte des Opfers gegen die im Gemeinrecht haftbaren Dritten ein.

Die in Ausführung dieses Artikels ausgezahlten Entschädigungen können nicht Gegenstand einer Verrechnung oder einer Pfändung im Hinblick auf die Zahlung anderer, aufgrund dieses Verkehrsunfalls geschuldeter Entschädigungen sein.

§ 5. Die Regeln der zivilrechtlichen Haftung bleiben anwendbar auf alles, was nicht ausdrücklich durch den vorliegenden Artikel geregelt wird.“

B.1.2. Der in dieser Bestimmung vorgesehene Vorgang der automatischen Entschädigung der Opfer von Verkehrsunfällen ist anwendbar, wenn ein “Kraftfahrzeug ” in einen Unfall “verwickelt ” ist. Im vorstehend erwähnten Artikel 29bis § 3 wird der Begriff des Kraftfahrzeugs unter Verweisung auf Artikel 1 desselben Gesetzes definiert; dieser besagt:

“ Artikel 1. Für die Anwendung dieses Gesetzes gelten als:

Kraftfahrzeuge: Fahrzeuge, die dazu bestimmt sind, auf dem Boden zu verkehren und die durch eine mechanische Kraftquelle angetrieben werden können, ohne an Bahngleise gebunden zu sein; alles, was an das Fahrzeug angehängt ist, gilt als ein Teil davon.

[...] ”

B.1.3. Somit wird eine unterschiedliche Behandlung eingeführt zwischen den Opfern eines Verkehrsunfalls, je nachdem, ob das in den Unfall verwickelte Fahrzeug an Bahngleise gebunden ist oder nicht, da die Opfer nur im zweiten Fall in den Vorteil des in der fraglichen Bestimmung vorgesehenen Vorgangs der Entschädigung der Körperschäden gelangen.

B.2. Als der Gesetzgeber das System der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeuge eingeführt hat, wollte er dem Begriff “Kraftfahrzeug ” eine umfassende Definition verleihen, dabei jedoch die an Bahngleise gebundenen Fahrzeuge ausschließen. Dieser in Artikel 1 des Gesetzes vom 1. Juli 1956 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung vorgesehene Ausschluß, der im Gesetz vom 21. November 1989 aufrechterhalten wurde und in den Benelux-Verträgen von 1955 und 1966 vorgesehen war, aus denen diese Gesetze entstanden sind, scheint einer Tradition zu entsprechen. Seit dem Ende des 19. Jahrhunderts wurden die Schienenfahrzeuge aus dem Anwendungsbereich der Polizeiverordnungen über den Straßenverkehr ausgeschlossen, die nach denjenigen erlassen wurden, die zunächst ab dem Auftauchen der Schienenfahrzeuge für diese erarbeitet worden waren. Doch als der Gesetzgeber 1994 die betreffende Regelung der automatischen Entschädigung erarbeitete, wollte er auf den Anwendungsbereich der Pflichtversicherung Bezug nehmen.

B.3. Der Unterschied in der Rechtsregelung zwischen den Straßenbahnen als Schienenfahrzeugen und den anderen Fahrzeugen, die die öffentliche Straße benutzen, scheint sich durch die geschichtliche Entwicklung erklären, ja sogar rechtfertigen zu lassen. Als im 19. Jahrhundert die Schienenfahrzeuge aufkamen, waren sie Gegenstand einer Regelung, bevor dies für den Verkehr allgemein der Fall war, vor allem weil diese Fahrzeuge recht bald den wesentlichen Anteil des öffentlichen Verkehrswesens gewährleisteten. Es war daher natürlich, daß die allgemeinen Bestimmungen der Straßenverkehrspolizei, die später auftauchten, die Schienenfahrzeuge aus ihrem Anwendungsbereich ausschlossen. Dennoch ist es nicht gerechtfertigt, daß die Erarbeitung der Regeln über die Auswirkungen des Verkehrs weiterhin erfolgt, ohne den Schienenfahrzeugen Rechnung zu tragen, gleich welches Problem sich stellt.

Gemeinnützige Einrichtungen des öffentlichen Verkehrswesens gewährleisten heute einen Großteil des öffentlichen Verkehrs durch Fahrzeuge, die nicht an Bahngleise gebunden sind; sie unterliegen der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung im allgemeinen - oder müssen selbst ihre zivilrechtliche Haftung gemäß Artikel 10 des Gesetzes vom 21. November 1989 decken - sowie insbesondere der fraglichen Bestimmung, so daß die Opfer der Verkehrsunfälle, in die sie verwickelt werden, in den Genuß der durch diese Bestimmung vorgesehenen automatischen Entschädigung gelangen.

B.4. In der Verhandlung wurde behauptet, daß die Straßenbahnen an gewissen Stellen auf der eigenen Fahrspur verkehren, die ihnen grundsätzlich und eindeutig vorbehalten ist.

Es ist daran zu erinnern, daß die fragliche Bestimmung nicht den Opfern zugute kommt, die einen "unentschuldbaren Fehler" begangen haben.

B.5. Es kann zwar angenommen werden, daß die Schienenfahrzeuge verkehrspolizeilichen Regeln unterliegen, die von denjenigen abweichen, die auf die anderen Fahrzeuge anwendbar sind, weil beispielsweise ihre Fahrstrecke vorhersehbar ist und ihre Mobilität sowie ihr Bremsvermögen

eingeschränkt sind, doch es ist keineswegs bewiesen, daß sie eine derart geringere Gefahr aufweisen, daß es gerechtfertigt wäre, eine grundlegend unterschiedliche Regelung zur Wiedergutmachung von Schäden vorzusehen.

Die Frage ist bejahend zu beantworten.

Aus diesen Gründen:

Der Hof

erkennt für Recht:

Artikel *29bis* des Gesetzes vom 21. November 1989 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung verstößt gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, insofern er die an Bahngleise gebundenen Fahrzeuge von der darin vorgesehenen Entschädigungsregelung ausschließt.

Verkündet in französischer und niederländischer Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof, in der öffentlichen Sitzung vom 15. Juli 1998, durch die vorgenannte Besetzung, in der der Richter M. Bossuyt bei der Urteilsverkündung gemäß Artikel 110 desselben Gesetzes durch den Richter G. De Baets vertreten wird.

Der Kanzler,

Der Vorsitzende,

(gez.) L. Potoms

(gez.) M. Melchior