

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Sonderheft

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Dezember 2009

12a

421 – 506

ZVR-Verkehrsrechtstag 2009

Themen

Versicherungsrecht
Sanktionen im Straßenverkehr
Transport und Logistik
Schifffahrtsrecht
Eisenbahnrecht



Beiträge

- 3. ZVR-Verkehrsrechtstag: Tagungsbericht 425
 Von Lukas Bauer, Hugo Hauptfleisch, Armin Kaltenecker, Gerhard Muzak, Stefan Perner, Martin Vergeiner
- Prämienanpassung und Kündigung in der Kfz-Haftpflichtversicherung 427
 Die Gestaltung von Prämienanpassungsklauseln ist von erheblicher praktischer Bedeutung, weil sie regelmäßig eine große Zahl von Versicherungsverträgen betrifft. Im Beitrag werden die verbraucherschutzrechtlichen Gestaltungsgrenzen *va* im Hinblick auf die Prämienbemessung nach dem Schadensverlauf sowie die ergänzenden Sondervorschriften für die Kfz-Haftpflichtversicherung (§§ 14 a, 14 b KHVG) untersucht.
 Von Martin Schauer
- § 27 KHVG im Lichte aktueller höchstgerichtlicher Rechtsprechung 437
 Nach allgemeinen Regeln unterliegt der Schadenersatzanspruch des Geschädigten dem Schädiger gegenüber einer idR dreijährigen Verjährungsfrist. § 27 KHVG ordnet Abweichungen von den allgemeinen Verjährungsregelungen an. Zu dieser Bestimmung sind in den letzten Jahren mehrere E des OGH ergangen, die hier *tw* eine Klarstellung der Rechtsfrage brachten.
 Von Herbert Salficky
- Die Rechtsbegriffe der „Verwendung“ und des „Betriebs“ von Kraftfahrzeugen . . 444
Rechtsfragen im Schnittpunkt des Versicherungsvertrags- und Haftpflichtrechts
 Die Fülle an jüngerer Literatur und Veranstaltungen rund um die Rechtsbegriffe der „Verwendung“ und des „Betriebs“ von Kfz erheischt eine Begründung für die neuerliche Befassung mit diesem Themenkreis. Derartige Begründung findet sich indes schnell: In der Praxis immer wiederkehrende Stehsätze erfordern es, deren sachliche Berechtigung kritisch zu hinterfragen; komplexe Konstellationen im Grenzbereich des Verwendungs- und Betriebsbegriffs beschäftigen die Gerichte in steigendem Maße; und zuguterletzt erweist sich auch die einschlägige Rsp für den Versuch einer antizipativen Problemlösung angesichts ihrer Fülle, ihrer tatsächlichen (oder auch nur scheinbaren) Widersprüche nur allzu oft als Sackgasse.
 Von Walter Kath
- Sanktionen für alkoholisiertes Fahren 454
Die Neuregelung nach der 12. FSG-Novelle
 Am 1. 9. 2009 ist die 12. FSG-Novelle in Kraft getreten. Ua werden mit dieser Novelle die Sanktionen und Maßnahmen für alkoholisiertes Fahren geändert. Im Beitrag werden nach einem kurzen Überblick über die Entwicklung der gesetzlichen Bestimmungen in diesem Bereich die derzeit geltenden Sanktionen und Maßnahmen dargestellt, wobei besonderes Augenmerk auf die Neuerungen gelegt wird.
 Von Eva-Maria Erenli
- Verwaltungsstrafrechtliche Sanktionen gegen alkoholisierte Lenker und Verkehrsrowdies 458
Eine kritische Analyse aus Sicht der Berufungsinstanz
 Spektakuläre Verkehrsunfälle mit verheerenden Folgen sowie die jüngst erfolgte Anhebung der Geldstrafen für Alkoholdelikte im Straßenverkehr durch die am 1. 9. 2009 in Kraft getretene Novelle der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO) rückte verwaltungsstrafrechtliche Fragestellungen iZm der Verfolgung von Alkolenkern und Verkehrsrowdies wieder in den Blickpunkt des öffentlichen Interesses. Mit dem Beitrag wird der Versuch unternommen, in Ansehung der Spruchpraxis an den UVS die Effektivität und Praxistauglichkeit verwaltungsstrafrechtlicher Sanktionen zu überprüfen und bestehende Regelungs- bzw Vollzugsdefizite aufzuzeigen.
 Von Gero Schmied
- Handlungsbedarf des Gesetzgebers aus Sicht der verkehrsrechtlichen Judikatur der Höchstgerichte 462
 Vier näher behandelte Themen nehmen wiederkehrend die Tätigkeit der Behörden und Gerichte in Anspruch. Dabei treten einige Probleme auf, deren gesetzliche Klarstellung iS der Verkehrssicherheit wünschenswert wäre. Sie sind aber auch nach der letzten Novelle des FSG und der StVO, die am 10. 7. 2009 im NR beschlossen wurden, offengeblieben.
 Von Heinz Bachler
- Die strafrechtliche Seite des Verkehrsunfalls und ihre Erledigung mittels Diversion 467
 Mit Verkehrsunfällen verbundene Delikte können nach den gesetzlichen Bestimmungen in breitem Umfang mit Diversion erledigt werden. Dieses Potenzial wird aber in der Praxis bisher nur beschränkt ausgeschöpft.

Das Referat liefert dazu empirische Daten, erörtert die zentralen Probleme bei der diversionellen Erledigung von Verkehrsdelikten und zeigt Möglichkeiten einer Erweiterung des Diversionseinsatzes auf.

Von Manfred Burgstaller

→ **Diversion nach Verkehrsunfällen 474**

Erfahrungen und neue Wege aus Sicht einer Staatsanwältin

Das Verkehrsstrafrecht findet bei den gerichtlich strafbaren Handlungen den größten Niederschlag im Bereich der Fahrlässigkeitsdelikte, die in die Zuständigkeit der Bezirksgerichte fallen. Nur bei besonders qualifizierten und schweren Straftaten aus dieser Kategorie ist das Landesgericht zuständig. Die Strafraumen reichen von Geldstrafen bis zu Freiheitsstrafe im Ausmaß von drei Monaten bis zu drei Jahren. Mit dieser Bandbreite an Sanktionsmöglichkeiten versucht der Gesetzgeber dem Schuld- und Unrechtsgehalt sowie dem Präventionsgedanken als Reaktion auf verkehrsstrafrechtlich relevante Verstöße, die von bloßen Auffahrunfällen bis zu schwersten, alkoholisiert begangenen, tödlichen Kollisionen reichen können, gerecht zu werden. Daraus ergibt sich auch bereits, dass ein großer Anwendungsbereich für diversionelle Reaktionen auf strafbares Verhalten gegeben ist. Im Beitrag werden die verschiedenen Reaktionsmöglichkeiten sowie die Unterschiede in der Behandlung von jugendlichen, jungen erwachsenen und erwachsenen Verkehrsstraftätern erörtert, wobei sowohl das Instrument der Diversion als auch die Sanktionen Thema sein werden.

Von Brigitte Loderbauer

→ **Der Logistikvertrag 480**

Die Ausführung unterschiedlichster Logistikdienstleistungen kann mit einem massiven Risikopotenzial verbunden sein. Der Logistikvertrag dient ua dazu, dieses Risiko abzubilden und entsprechende Regelungen vorzusehen. Die optimale Vertragsgestaltung im haftungsrechtlichen Bereich erfordert zweierlei: die richtige Zuordnung der Leistungspflichten zu den einzelnen Teilrechtsgebieten sowie die Analyse der sich aus diesen Grundlagen ergebenden Haftungsrisiken.

Von Alma Steger

→ **Was ist Logistik im rechtlichen Sinne? 484**

Brauchen wir Logistikbedingungen?

Logistik ist mehr als Transport und Lagerung, dies ist bekannt, die haftungsrechtlichen Konsequenzen bis hin zur fehlenden Versicherungsdeckung werden aber vielfach übersehen.

Von Thomas Wieske

→ **Kontrakt, Haftung und Risikotransfer in der Kontraktlogistik 490**

Beschaffung, Produktion und Absatz sind die Stützpfeiler betrieblichen Wirtschaftens. Alle drei Bereiche müssen sich – aufeinander abgestimmt – sinnvoll ergänzen. Eine noch so reibungslos funktionierende Produktion wäre nutzlos, wenn die produzierten Artikel nicht in der richtigen Menge und zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort abgeliefert würden.

Von Clemens Waldmann

→ **Harmonisierung der technischen und der Gefahrgutvorschriften für Binnenschiffe 492**

Der Beitrag stellt zwei relevante internationale Regelungen dar, die im Jahr 2009 in Kraft getreten sind: Die RL 2006/87/EG über technische Vorschriften für Binnenschiffe sowie das Übk über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN). Im Beitrag werden der Inhalt der Regelungen, deren Umsetzung im nationalen Recht sowie die damit verbundenen Neuerungen für die betroffenen Unternehmen erörtert.

Von Bernd Birkhuber

→ **Die Regelung des DoRIS (Donau River Information Services) durch die SchifffahrtsGNov 2008 498**

Der Vortrag gibt einen Überblick über die Neuregelung der River Information Services (RIS), die insb Kundmachungfragen, Verpflichtungen von Schiffsführern und datenschutzrechtliche Aspekte betrifft.

Von Gerhard Muzak

→ **Die sogenannten „Eisenbahnpakete“ der Europäischen Union 504**

Bis zum Beginn der Neunzigerjahre des vorigen Jahrhunderts beschränkten die Eisenbahnunternehmen ihre Beförderungsleistungen weitgehend auf ihr jeweiliges Staatsgebiet. Ab dem Jahre 1991 begann praktisch eine „Renaissance“ dieses Sektors mit der Entwicklung entscheidender Legislativakte in Form sogenannter „Eisenbahnpakete“. Derzeit existieren im Wesentlichen drei solcher „Pakete“, die im Überblick dargestellt werden.

Von Klaus Gstettenbauer