

Verkehrsofferhilfe e.V. (VOH)

I. Der Verein

Historie

1. Fahrerfluchtfonds - freiwillige Leistungen

Angefangen hat die Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland 1955 mit der Gründung des sog. "Fahrerfluchtfonds". Dieser gewährte Verkehrsoffern Entschädigungen, wenn beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet oder verletzt wurde und der Halter bzw. Fahrer des schadenstiftenden Fahrzeugs unbekannt blieb. Ein Rechtsanspruch auf Entschädigung bestand nicht.

2. Straßburger Abkommen

das Straßburger Abkommen sah die Einführung eines Direktanspruchs gegen den Autohaftpflichtversicherer und die Schaffung eines Entschädigungsfonds vor.

3. Gründung des Vereins - Vertrag zugunsten Dritter

Im Zuge dieser Entwicklung in Europa wurde im Jahr 1963 der rechtsfähige Verein "Verkehrsofferhilfe e.V." gegründet. An diesem Verein waren alle Autohaftpflichtversicherer beteiligt, die dem "HUK-Verband", angehörten. Zwischen ihnen und dem Verein wurde ein "Vertrag zugunsten Dritter" geschlossen. Er räumte dem Geschädigten erstmals Rechtsansprüche ein. So wurde auch Schadenersatz für Schäden durch unversicherte Fahrzeuge und nicht nur für erlittene Körperschäden gewährt, sondern in begrenztem Umfang auch für Sachschäden.

4. Rechtliche Grundlagen für den „Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen“

Im Jahr 1965 kam es dann als Folge des "Straßburger Abkommens" (erst jetzt Ratifizierung in Deutschland!) zu einer gesetzlichen Regelung, die im Wesentlichen noch heute gilt. In einem eigenen Abschnitt (§§ 12 ff PflVersG) sieht das Pflichtversicherungsgesetz die Schaffung eines "Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen" vor.

5. Übertragung der Aufgaben des gesetzlichen Entschädigungsfonds auf die VOH

Dem rechtsfähigen Verein „Verkehrsofferhilfe e.V.“ (VOH), wurde die Stellung dieses gesetzlichen Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen zugewiesen. Er nahm diese Funktion für alle Schadenereignisse ab 01.1.1966 wahr.

6. Richtlinie 2000/26/EG (4. KH-Richtlinie)

Am 16. Mai 2000 erließen das Europäische Parlament und der Europäische Rat die 4. KH-Richtlinie zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung und zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 88/357/EWG des Rates. In Art. 6 ist die Schaffung von nationalen **Entschädigungsstellen** vorgesehen.

7. Übertragung der Aufgaben der gesetzlichen Entschädigungsstelle auf die VOH

Mit dem Gesetz zur Änderung des Pflichtversicherungsgesetzes und anderer versicherungsrechtlicher Vorschriften vom 10.07.2002 wurde die 4. KH-Richtlinie in nationales Recht umgesetzt. gemäß Art. 1 Nr. 10 des Gesetzes wurden die Aufgaben und Befugnisse der Entschädigungsstelle dem „Verkehrsofferhilfe e.V.“ zugewiesen.

8. Rechtsform und Mitgliedschaft

Bei der Verkehrsofferhilfe handelt es sich um einen gemeinnützigen, eingetragenen Verein mit Sitz in Berlin (Postfach 10 65 08, 20044 Hamburg). Mitglieder können alle Versicherungsunternehmen werden, die die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung in der Bundesrepublik Deutschland als Erstversicherer betreiben. Eine Mitgliedschaft der Geschädigten gibt es nicht!

9. Rechtsstellung, Rechte und Pflichten

Die Rechtsstellung sowie die rechte und Pflichten des Vereins, der Geschädigten, der Mitglieder und der Versicherungsunternehmen, die ohne Mitgliedschaft im Verein in Deutschland die KH-Versicherung betreiben, bestimmen sich nach §§ 8, 12 bis 14 PflVersG und der Verordnung über den Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen vom 14. Dezember 1965 in der jeweils gültigen Fassung.

10. Aufbringung der Mittel

Schadenaufwendungen des Entschädigungsfonds, Regulierungs- und Verwaltungskosten werden in Deutschland entsprechend den Marktanteilen und je nach Fallgruppe als weiterer Bezugsgröße entsprechend der Bruttobeitragseinnahme des vorletzten bzw. vergangenen Kalenderjahres von den Mitgliedern erbracht und über Vorschüsse erhoben.

11. Organe

Organe des Vereins sind die Mitgliederversammlung und der Vorstand. Ferner gibt es eine Geschäftsstelle in Berlin im Hause des GDV. Die Leitung der Geschäftsstelle obliegt zwei Geschäftsführern. Daneben gibt es noch eine beim Verein gebildete Regulierungskommission, die immer dann zu entscheiden hat, wenn ein bestimmtes Bearbeitungslimit (30.000,- EURO) überschritten wurde oder Meinungsverschiedenheiten über Grund und Höhe eines Anspruchs bestehen.

12. Aufsicht

Der Verein untersteht der Rechtsaufsicht des Bundesministeriums der Justiz.

II. Entschädigungsfonds

Zweck der Einrichtung

Der Zweck der Einrichtung besteht darin, verbliebene wirtschaftliche Lücken in der obligatorischen Autohaftpflichtversicherung zu schließen. Daraus ergibt sich auch, warum der deutsche Garantiefonds (VOH) nur begrenzte Aufgaben wahrnimmt und nur subsidiär eintrittspflichtig ist. Gleichzeitig rechtfertigt der Zweck Einschränkungen in der Leistungspflicht.

Leistungsumfang und Voraussetzungen

1. Anspruchsvoraussetzungen

§ 12 Abs. 1 PflVersG räumt Geschädigten, die in Deutschland durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeugs oder Anhängers einen Personen- oder Sachschaden erlitten haben, immer dann Ansprüche gegen die Verkehrsofopferhilfe ein, wenn sie bei dem an sich ersatzpflichtigen Halter, Fahrer oder Eigentümer des Fahrzeugs keinen Ersatz erlangen können. Reine Vermögensschäden werden nicht ersetzt. Darüber hinaus muss gleichzeitig eine der vier weiteren speziellen Voraussetzungen erfüllt sein, nämlich:

- das Schädiger**fahrzeug** kann nicht ermittelt werden oder
- das Schädiger**fahrzeug** ist nicht (oder nicht mehr) versichert oder
- die an sich vorhandene Pflichtversicherung tritt nach § 152 VVG nicht ein, weil der Verursacher den eingetretenen Schaden vorsätzlich und widerrechtlich verursacht hat oder die Aufsichtsbehörde einen Antrag auf Eröffnung des Insolvenzverfahren über das Vermögen des leistungspflichtigen Versicherers gestellt hat.

Ferner muss der Schaden durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers verursacht sein. Das bedeutet, dass z.B. Schäden, die Fußgänger oder Radfahrer verursachen, bei der VOH keine Berücksichtigung finden. Darüber hinaus muss sich der Schaden im Geltungsbereich des Pflichtversicherungsgesetzes ereignet haben, also bei Verwendung des Fahrzeugs auf öffentlichen Wegen und Plätzen. Anspruchsberechtigt ist nach dem Wortlauf des § 12 PflVersG jeder. D.h., auch ausländische Staatsangehörige können grundsätzlich die Leistungen der Verkehrsofopferhilfe beanspruchen.

Voraussetzung ist dann aber, dass sie einen festen Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland haben oder mit ihrem Heimatstaat Gegenseitigkeit verbürgt ist.

Streitigkeiten über die Eintrittspflicht zwischen Versicherer und Verkehrsofopferhilfe dürfen nach Art. 4 der 3. KH-EG-Richtlinie (990/232/EWG) nicht auf dem Rücken des Geschädigten ausgetragen werden. Deshalb reguliert in diesen Fällen die Verkehrsofopferhilfe den Schaden für Rechnung dessen, den es angeht, nach Verkehrsofopfergesichtspunkten.

2. Fallgruppen im Einzelnen

2.1. Fallgruppe: nicht ermitteltes Schädigerfahrzeug

Kann das Schädigerfahrzeug nicht ermittelt werden – Hauptfall: „Fahrerflucht“ – treten oftmals „Beweisprobleme“ auf. Dennoch trifft den Geschädigten die volle Beweislast für die Beteiligung eines anderen Kraftfahrzeugs und für den Ursachenzusammenhang zwischen der schadenstiftenden Handlung und dem eingetretenen Schaden. Der Verein wird den Nachweis immer dann als erbracht ansehen, wenn vernünftige Zweifel an der Unfallverursachung durch ein anderes Fahrzeug ausscheiden. Ansonsten müssen mindestens objektivierbare Anhaltspunkte für die Schadenverursachung durch ein nicht zu ermittelndes Kraftfahrzeug vorliegen. Grundsätzlich reicht die eigene Unfallsdarstellung des Geschädigten für sich allein nicht aus, um die Beteiligung eines nicht zu ermittelnden Schädigerfahrzeuges nachzuweisen.

Während Fälle dieser Art relativ einfach zu entscheiden sind, gibt es aber auch eine Reihe von Grenzfällen zwischen sog. „Fahrerflucht“ und „Nichtversichertsein“. Meist ist die Konstellation die, dass am Unfallort Personalien ausgetauscht wurden, die sich später als falsch herausstellten oder aber es wurden gefälschte Kennzeichen benutzt.

Im Regelfall wird auch hier von der Schadenverursachung durch ein nicht zu ermittelndes Kraftfahrzeug ausgegangen werden müssen.

Die Unterscheidung zwischen sog. „Fahrerflucht“ und „Nichtversichertsein“ ist deshalb von besonderer Bedeutung, weil der Gesetzgeber in der Fallgruppe der Schadenverursachung durch nicht zu ermittelnde Kraftfahrzeuge – **und nur hier !** – gewisse Leistungseinschränkungen vorgesehen hat, die in den anderen Fallgruppen nicht gelten

So werden Fahrzeugschäden wegen Missbrauchsgefahr nur ersetzt, wenn gleichzeitig ein beträchtlicher Personenschaden eingetreten ist.

Die VOH ersetzt in dieser Fallgruppe die Sachschäden auch nur mit einer Selbstbeteiligung in Höhe von 500,- Euro.

Auch die Schmerzensgeldregelung ist hier eine andere als in den anderen Fallgruppen. Ein Schmerzensgeld soll nur bei schwersten Verletzungen, wie z.B. Querschnittslähmungen, Amputationen oder wenn erhebliche Dauerschäden verbleiben, gezahlt werden und nicht bei Bagatellverletzungen. Aber selbst wenn eine besonders schwere Verletzung vorliegt, ist der zu zahlende Schmerzensgeldbetrag in aller Regel niedriger, als der in "normalen" Autohaftpflichtschäden. Im Regelfall wird, wenn nicht besondere Umstände vorliegen 1/3 des „normalen“ Schmerzensgeldes ausreichen. Der Verein ist nicht Schädiger und schuldet deshalb auch nicht „Genugtuung“. Insoweit ist lediglich die Ausgleichsfunktion Bemessungskriterium für die Höhe des zu zahlenden Schmerzensgeldes. Ansonsten gibt es bezüglich des Ersatzes von anderen Schadenersatzpositionen im Bereich des Personenschadens keine Einschränkungen.

2.2 Fallgruppe: Pflichtwidrig nicht versicherte Kraftfahrzeuge

in der Fallsgruppe der Schadenverursachung durch ein pflichtwidrig nicht versichertes Kraftfahrzeug sind die Ermittlungen in aller Regel relativ einfach, jedenfalls dann, wenn das Schädigerfahrzeug in Deutschland zugelassen war. Dann kann über die zuständige Zulassungsstelle oder über den Zentralruf der Autoversicherer (0180/250 26) ermittelt werden, ob zum Unfallzeitpunkt eine Haftpflichtversicherung bestand.

War diese, aus welchen Gründen auch immer, beendet, kann über die Zulassungsstelle ermittelt werden, wann ihr der Versicherer die Beendigung des Versicherungsschutzes mitgeteilt hat. In Deutschland erfolgt dies nach einem genau vorgeschriebenen Muster, einer sog. Anzeige nach § 525 FZV. Das Datum des Eingangs dieser Anzeige bei der zuständigen Zulassungsstelle setzt den Lauf der einmonatigen "Nachhaftungsfrist" in Gang. Die Anzeige darf allerdings erst dann versandt werden, wenn der Versicherungsvertrag tatsächlich beendet war. Hat der Versicherer eine wirksame Anzeige nach § 525 FZV versandt, müssen die Bediensteten der Zulassungsstelle innerhalb eines Monats alles daran setzen, das Schädigerfahrzeug aus dem Verkehr zu ziehen, d. h. die Kennzeichen zu entstempeln und den Fahrzeugschein einzuziehen. Tun sie dies nicht oder nicht hinreichend schnell, begehen sie eine Amtspflichtverletzung. Folge ist, dass sie für eingetretene Schäden, die auf diese Säumnis zurückzuführen sind, nach Amtshaftungsgesichtspunkten einzutreten haben und nicht die Verkehrsofferhilfe.

Amtspflichtverletzungen mit denen die Verkehrsofferhilfe sonst noch zu tun hat, sind solche, in denen Bedienstete der Grenzzolldienststellen ihrer Pflicht, einreisende Fahrzeuge mit ausländischen Kennzeichen auf ausreichenden Versicherungsschutz zu kontrollieren, nicht nachkommen.

Wird der Schaden durch ein Kraftfahrzeug mit ausländischen Kennzeichen verursacht, wird meist das "Deutsche Büro Grüne Karte e.V." verpflichtet sein, den Schaden abzuwickeln, in wenigen Ausnahmefällen auch die VOH.

Abgrenzungsschwierigkeiten, ob das Grüne Karte Büro oder die Verkehrsofferhilfe einzutreten hat, gibt es in Deutschland nicht, weil es in der Praxis im wesentlichen allein darum geht festzustellen, bei welcher Organisation der Schaden besser „aufgehoben“ ist. Und finanziell gibt es auch keine Schwierigkeiten, zumal beide Institutionen von den Autohaftpflichtversicherern getragen werden.

2.3. Fallgruppe: Vorsatz

Die meisten Fälle dieser Art betreffen sog. „Verfolgungsfahrten“, in denen jemand von der Polizei verfolgt, mit seinem Kraftfahrzeug Schäden Dritter verursacht, die er billigend in Kauf nimmt. Hierher gehören auch Selbstmordfälle, in denen jemand mit seinem Fahrzeug z.B. auf ein entgegenkommendes Fahrzeug zufährt, um sich zu töten.

Normalerweise sind die Fälle relativ klar, weil es einen ablehnenden Bescheid des Autohaftpflichtversicherers wegen der Vorsatztat gibt oder sich aus dem Strafverfahren ergibt, ob tatsächlich eine Vorsatztat vorliegt oder nicht. Allenfalls können Streitigkeiten dann entstehen, wenn die Verkehrsofferhilfe meint, dass der Versicherer sich zu Unrecht auf § 152 VVG beruft. Da der Versicherer beweispflichtig ist für die innere Willensrichtung seines Versicherungsnehmers, wird sich in aller Regel der letzte Haftpflichtversicherer noch mit den Ansprüchen der Geschädigten zu befassen haben, insbesondere wenn der festgestellte Sachverhalt keinen eindeutigen Rückschluss auf die Willensrichtung des Schadenverursachers zulässt.

2.4. Fallgruppe: Insolvenz

Um die schutzwürdigen Belange der Verkehrsoffer zu wahren, übernahm die VOH Mitte 1994 auch diese Aufgabe. Die vierte Fallalternative soll Anwendung finden, wenn die Versicherungsaufsichtsbehörde den Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahren über das Vermögen des leistungspflichtigen Versicherers gestellt hat oder bei Versicherern mit Sitz in einem anderen Mitgliedsstaat des EWR vergleichbare Maßnahmen ergriffen hat.

Auch wenn mit dieser Lösung ausreichender Schutz der Verkehrsoffer garantiert wird, so beinhaltet das gleichzeitig, dass dem Versicherungsnehmer ein begrenztes Risiko aufgebürdet wird, sich bei der Auswahl seines Versicherers über dessen Solvabilität zu informieren. Dem Gedanken der Risikoverteilung wird auch dadurch Rechnung getragen, dass die Verkehrsofferhilfe, falls sie in einem solchen Fall Ersatz leistet, Regress beim Versicherungsnehmer und mitversicherten Personen nehmen kann. Dieser ist jedoch beschränkt auf einen Betrag in Höhe von max. je 2.500,- EURO. Im übrigen sind in dieser Fallgruppe die von der Verkehrsofferhilfe zur Befriedigung von Ansprüchen in einem Kalenderjahr zu erbringenden Aufwendungen auf 0,5 % des Gesamtprämienaufkommens der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung des vorangegangenen Kalenderjahres beschränkt. Das war notwendig, um zu vermeiden, dass durch die Insolvenz eines Unternehmens andere gefährdet oder gar in den Sog der Insolvenz gezogen werden.

Das bedeutet aber nicht, dass, wenn der Betrag erreicht ist, die Schäden nicht mehr zu Ende abgewickelt werden würden. Es findet lediglich eine zeitliche „Streckung“ der Abwicklung statt.

Umfang der allgemeinen Leistungspflicht und Subsidiarität

Die Verkehrsofopferhilfe tritt in diesen Fallgruppen ein wie leistungsfreier Versicherer, d. h., insbesondere also im Rahmen der geltenden Mindestdeckungssummen. Diese betragen bei Verletzung oder Tötung

Von Personen maximal 7,5 Mio. Euro pro Schadenfall unabhängig von der Anzahl der verletzten oder getöteten Personen und bei Sachschäden 1,0 Mio. Euro. Ferner hat der geschädigte nur dann einen Anspruch, wenn er von dritter Seite keinen Ersatz seines Schadens erlangen kann (Subsidiarität). Dritte im Sinne des § 12 PflVersG sind:

1. Halter, Fahrer oder Eigentümer des schädigenden Fahrzeugs, (diese Einschränkung gilt nicht im Falle der Insolvenz),
2. Schadenversicherer (z. B. Kaskoversicherer),
3. das „Deutsche Büro Grüne Karte e.V.“,
4. Sozialversicherungsträger, soweit es nicht um Ansprüche nach § 119 SGB X geht,
5. Behörden oder Beamte wegen einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Amtspflichtverletzung des Beamten,
6. Arbeitgeber oder Dienstherren, wegen Fortzahlung von Amtsbezügen, Vergütung oder Lohn,
7. Versorgungsbehörden (z.B. Bundesanstalt für Arbeit) wegen Fortzahlung von Versorgungsbezügen.

Zwar muss der Geschädigte zunächst primär den vorrangig Eintrittspflichtigen in Anspruch nehmen. Doch gilt auch hier, dass es keineswegs erforderlich ist prozessual gegen diesen vorzugehen. Vielmehr reicht es aus, wenn der Geschädigte **glaubhaft** macht, dass er z. B. gegen Fahrer/Halter/Eigentümer seine Ansprüche realisieren kann.

Eine weitere Einschränkung ergibt sich daraus, dass eine Leistungspflicht entfällt bei Ansprüchen wegen der Beschädigung von Einrichtungen des Bahn-, Luft- und Straßenverkehrs sowie des Verkehrs auf Binnenwasserstraßen einschl. der mit diesen Einrichtungen verbundenen Sachen, sowie wegen der Beschädigung von Einrichtungen der Energieversorgung oder der Telekommunikation. Das bedeutet in der Praxis, dass die Verkehrsofopferhilfe weder für die Beschädigung von Leitplanken, Verkehrszeichen, Kabelverteilerschränken oder Brücken einzutreten hat.

Verjährung § 12 Abs. 3 PflVersG

Ansprüche gegen die Verkehrsofopferhilfe verjähren in drei Jahren ab Kenntnis vom Schaden und den Umständen, aus denen sich ergibt, dass er seinen Ersatzanspruch gegen die Verkehrsofopferhilfe geltend machen kann.

Regressrecht

Soweit die Verkehrsofopferhilfe Leistungen an Geschädigte erbringt, stehen ihr nach § 12 Abs. 5 und 6 PflVersG auch Regressrechte gegen den haftpflichtigen Halter/Fahrer und Eigentümer des Fahrzeugs, bzw. einen sonstigen Ersatzpflichtigen zu (Ausnahme: Insolvenz- dort Einschränkungen).

Regulierungsverfahren bezüglich der ersten drei Fallgruppen

Der Geschädigte hat seine Ansprüche formlos schriftlich zentral in der Vereinsgeschäftsstelle (Postfach 10 65 08, 20044 Hamburg) anzumelden. Die Geschäftsstelle nimmt eine Art „Vorprüfung“ dahingehend vor, ob der Anspruch begründet oder unbegründet ist. Unbegründete Ansprüche werden umgehend mit Formular von der Geschäftsstelle abgelehnt.

Ist der Anspruch nicht wegen offenkundiger Unbegründetheit abzulehnen, wird geprüft, ob gegebenenfalls weitere Ermittlungen anzustellen sind oder ob dieser wegen seines geringen Umfangs sofort befriedigt werden kann. Im Regelfall wird jedoch nach der „Vorprüfung“ ein Autohaftpflichtversicherer mit der Bearbeitung des Schadenfalls beauftragt.

Hier stehen der Verkehrshilfe die Schadenabteilungen der Autohaftpflichtversicherer zur Verfügung. Der Versicherer ist bevollmächtigt, Schäden bis zu einem vom Vorstand festgesetzten Betrag - 30.000 Euro – allein im Namen und für Rechnung des Vereins abzuwickeln. Übersteigt die geforderte oder zu erwartende Gesamtentschädigung dieses Limit, entscheidet der Verein durch eine bei ihm eingesetzte Regulierungskommission. Das gilt auch, sofern der Entschädigungsantrag ganz oder teilweise abgelehnt wurde. Die Regulierungskommission setzt sich zusammen aus Vorständen und „Schadenchefs“ von Autoversicherern – verteilt über ganz Deutschland. Sie entscheidet schriftlich und im Regelfall in Dreier-Besetzung.

Schiedsstelle

Werden die Ansprüche vom Verein – egal auf welcher Ebene – abgelehnt, kann der Geschädigte **nicht sofort Klage erheben**. Zunächst hat ein Verfahren vor einer sog. „Schiedsstelle“ voranzugehen.

Die Schiedsstelle besteht aus drei Mitgliedern einschließlich des Vorsitzenden. Einzelheiten ergeben sich aus § 6 der VO. Auch sie entscheidet vornehmlich im schriftlichen Verfahren. Die „Schiedsstelle“ hat auf eine gütliche Einigung hinzuwirken und gegebenenfalls einen Einigungsvorschlag zu machen. Gehen der Geschädigte oder die Verkehrshilfe auf den Einigungsvorschlag nicht ein oder kommt ein solcher nicht zustande, kann der Geschädigte die Gerichte in Anspruch nehmen. Für Klagen sind die ordentlichen Gerichte zuständig. Gerichtsstand ist entweder der Unfallort oder Berlin als Sitz des Vereins.

III. Entschädigungsstelle

Geltungsbereich

Die Entschädigungsstelle ist eintrittspflichtig für Schäden, die ein in Deutschland ansässiger Geschädigter durch den Gebrauch eines Kfz oder Anhängers eines anderen Autofahrers aus dem Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) in einem Grüne Karte Land erlitten hat.

Weitere Voraussetzung ist, dass der zuständige Versicherer oder sein Schadenregulierungsbeauftragter auf den Antrag nicht angemessen reagiert hat. Das ist der Fall, wenn der Versicherer oder dessen Schadenregulierungsbeauftragter nicht binnen einer Frist von drei Monaten bei unstreitiger Eintrittspflicht ein mit Gründen versehenes Schadenersatzangebot vorgelegt, bzw. bei bestrittener oder zweifelhafter Eintrittspflicht oder unvollständiger Bezifferung des Schadens nicht eine mit Gründen versehene Antwort auf die im Antrag enthaltenen Darlegungen erteilt hat.

Ferner tritt die Entschädigungsstelle ein, wenn der ausländische Versicherer keinen Schadenregulierungsbeauftragten in Deutschland benannt hat.

Ein Antrag auf Erstattung durch die Entschädigungsstelle ist nicht (mehr) zulässig, sobald der Geschädigte unmittelbar gerichtliche Schritte gegen den Versicherer eingeleitet hat.

Die Entschädigungsstelle ist auch zuständig, wenn entweder das Schädigerfahrzeug selbst oder dessen zuständiger Versicherer nicht binnen zweier Monate nach dem Unfall zu ermitteln sind.

Ist das Schädigerfahrzeug zum Unfallzeitpunkt nicht versichert, ist zuständiger Ansprechpartner der jeweilige Garantiefonds des Unfalllandes.

Kein Ersatz durch zuständigen Versicherer oder Schadenregulierungsbeauftragten

Nach einem Unfall im Ausland hat der Geschädigte mehrere Ansprechpartner, denen gegenüber er seine Schadenersatzansprüche geltend machen kann.

Zum einen kann er sich direkt an den Schädiger wenden. Des weiteren hat er die Möglichkeit, den zuständigen KH-Versicherer in Anspruch zu nehmen, der ebenso wie der Schädiger fast immer im Ausland ansässig sein dürfte. Schließlich kann sich der Geschädigte aber auch an den Schadenregulierungsbeauftragten des zuständigen Versicherers wenden, den dieser in Deutschland benannt hat.

Der Regulierungsbeauftragte soll den Schaden im Namen und für Rechnung des ausländischen Versicherers in der Regel nach dem Recht des Unfalllandes regulieren. Hierfür hat er drei Monate Zeit. Diese Frist gilt auch für den Versicherer, an den sich der Geschädigte direkt gewandt hat.

Je nach den Umständen des Einzelfalles müssen der Versicherer oder dessen Regulierungsbeauftragter binnen drei Monaten entweder ein begründetes Angebot an den Anspruchsteller abgegeben oder, unter Bezug auf die vom Antragsteller vorgebrachten Fakten, ablehnen bzw. mitteilen, weshalb die Sache noch nicht abschließend beurteilt werden kann. Der letzte Fall dürfte insbesondere bei schwerwiegenden Schäden Bedeutung erlangen, in denen neben der Klärung des Unfallhergangs auch die Abwägung der Unfallfolgen viel Zeit in Anspruch nehmen kann.

Hat der Versicherer bzw. dessen Regulierungsbeauftragter nicht in angemessener Weise auf den Antrag des binnen der drei Monate reagiert, kann sich der Geschädigte an die Entschädigungsstelle wenden.

Diese hat sowohl den zuständigen Versicherer als dessen Regulierungsbeauftragten über den Eingang des Anspruchs zu informieren. Zugleich erteilt sie den Hinweis, dass sie die Bearbeitung des Schadens übernehmen wird, sofern nicht der zuständige Versicherer oder sein Regulierungsbeauftragter innerhalb von zwei Monaten die Bearbeitung des Schadens zur Bearbeitung zurückholt bzw. übernimmt.

Hat ein ausländischer KH-Versicherer in Deutschland keinen Schadenregulierungsbeauftragten benannt, kann sich der Geschädigte direkt an die Entschädigungsstelle wenden. Auch in diesem Fall informiert die Entschädigungsstelle den zuständigen Versicherer und seinen Regulierungsbeauftragten über den Eingang des Anspruchs. Auch hier bietet sie ihm die Möglichkeit, die Regulierung des Schadens noch innerhalb von zwei Monaten an sich zu ziehen. Nach fruchtlosem Ablauf dieser Frist reguliert die Entschädigungsstelle den Schaden abschließend.

Die Entschädigungsstelle ist **nicht** zuständig, sofern der Schaden – objektiv oder subjektiv – nur unzureichend reguliert worden ist. In diesen Fällen hat sich der Geschädigte direkt mit dem ausländischen Versicherer auseinander zu setzen. Der Schadenregulierungsbeauftragte ist hier insoweit der falsche Ansprechpartner, als dass er nicht verklagt werden kann.

Zuständiges Versicherungsunternehmen nicht ermittelbar

Obwohl das Schädigerfahrzeug bekannt ist, gelingt es nicht in jedem Fall, auch den zuständigen Autohaftpflichtversicherer zu ermitteln. Sind seit dem Unfall zwei Monate vergangen, ohne dass entsprechende Ermittlungen erfolgreich gewesen wären, besteht für den Geschädigten auch insoweit die Möglichkeit, sich an die Entschädigungsstelle zu wenden.

In diesem Fall unterrichtet die Entschädigungsstelle den Garantiefonds des Landes, in dem das Schädigerfahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat, über den Eingang des Anspruchs. Unter Umständen liegen dort Erkenntnisse über den zuständigen Versicherer vor, die im Vorwege nicht erfragt werden konnten.

Spätestens nach Ablauf von zwei Monaten reguliert die Entschädigungsstelle auch diese Art der Schäden wie ein eintrittspflichtiger Versicherer abschließend. Grundsätzlich ist auch hier das Recht des Unfalllandes maßgeblich.

Von diesen Fällen zu trennen sind die Fälle, in denen der letzte zuständige KH-Versicherer zwar bekannt ist, dieser aber aufgrund spezieller Vorschriften für den Unfall nicht einzutreten hat. Schadenfälle dieser Art werden nicht von der Entschädigungsstelle reguliert. Für sie ist – wenn überhaupt – der Garantiefonds des Landes, in dem der Unfall stattgefunden hat, zuständig.

Unfallverursachendes Fahrzeug nicht zu ermitteln

Ist das am Unfall beteiligte Fahrzeug nicht mehr zu ermitteln, ist die Entschädigungsstelle zuständig, wenn der Unfall sich innerhalb des EWR ereignet hat.

Die Entschädigungsstelle unterrichtet den Garantiefonds des Unfalllandes darüber, dass ihr ein Anspruch zugeworfen ist.

Spätestens nach Ablauf von zwei Monaten bearbeitet die Entschädigungsstelle den Schaden wie ein eintrittspflichtiger Versicherer abschließend. Maßgeblich ist in der Regel auch hier das Recht des Unfalllandes.

In den Fällen, in denen sich der Unfall in einem Staat ereignet hat, der nicht Mitglied des EWR ist, müssen Ansprüche ggf. an den Garantiefonds des jeweiligen Unfalllandes gerichtet werden.

Umfang der Leistungspflicht

Die Entschädigungsstelle reguliert die Schäden wie ein Versicherer bzw. Garantiefonds. Maßgeblich für die Beurteilung, welche Art von Schäden in welcher Höhe zu ersetzen sind, ist in der Regel das Recht des Unfalllandes.

Verjährung

Die Ansprüche gegenüber der Entschädigungsstelle verjähren innerhalb einer Frist von drei Jahren. Maßgeblich für den Beginn der Frist ist der Zeitpunkt, in dem der Geschädigte Kenntnis von den Umständen erlangt, die ihn zu einer Ersatzforderung berechtigen.

Anmeldung von Schadenersatzansprüchen

Jeder Geschädigte hat die Möglichkeit, seine Ansprüche formlos bei der Entschädigungsstelle anzumelden. Es sollte aber darauf geachtet werden, dass die vorgenannten Voraussetzungen für einen Anspruch gegen die Entschädigungsstelle (insbesondere Ablauf der relevanten Fristen) tatsächlich vorliegen und sich diese aus dem Anspruchsschreiben auch ergeben.

Ferner sollte stets angegeben werden, wo und wann sich der Unfall ereignet hat. Ist der zuständige Versicherer oder dessen Schadenregulierungsbeauftragter angeschrieben worden, ist das betreffende Datum ebenso anzugeben wie die Tatsache, dass auf das Schreiben nicht oder nur unzureichend geantwortet wurde. Am besten werden die Kopien der entsprechenden Schreiben dem Antrag auf Schadenersatz beigelegt.

Rechtsmittel

Lehnt die Entschädigungsstelle die Zahlung von Schadenersatz ab, da die Voraussetzungen nicht gegeben sind, steht es dem Geschädigten frei, gegen diese Entscheidung den ordentlichen Rechtsweg zu bestreiten.

Die Klage ist gegen den Verein Verkehrsofferhilfe e.V. zu richten. Er hat seinen Sitz in Berlin und wird vertreten durch zwei Vorstandsmitglieder.

Regress

Der deutschen Entschädigungsstelle steht ein Regressrecht für Ersatzleistungen, die sie erbracht hat, zu. In diesem Fall gehen die Forderungen, die dem Geschädigten ursprünglich gegen den Schädiger bzw. weitere zum Ersatz verpflichtete Stellen zustanden, kraft Gesetzes auf die deutsche Entschädigungsstelle über (§ 12 b PflVersG).

Hat der zuständige Versicherer keinen Schadenregulierungsbeauftragten benannt oder hat der Geschädigte nicht binnen der Dreimonatsfrist eine begründete Antwort auf sein Anspruchsschreiben erhalten, zahlt die Entschädigungsstelle des Staates, in dem sich die Niederlassung des zuständigen Versicherers befindet.

Ist der zuständige Versicherer nicht zu ermitteln, kann sich die deutsche Entschädigungsstelle an den Garantiefonds des Staates wenden, in dem das Fahrzeug, das den Unfall verursacht hat, seinen gewöhnlichen Standort hat.

In den Fällen, in denen das Schädigerfahrzeug nicht zu ermitteln ist, kann der Regress bei dem Garantiefonds des Unfalllandes genommen werden.

Im Gegenzug hat natürlich auf die deutsche Entschädigungsstelle die Pflicht, Forderungen auszugleichen, die eine ausländische Entschädigungsstelle an sie richtet, weil diese an einen ausländischen Geschädigten Schadenersatz geleistet hat.

Die Ansprüche, die zu nächst bei dem Geschädigten und dann bei der ausländischen Entschädigungsstelle waren, gehen dann auf die deutsche Entschädigungsstelle über. Sie hat auch hier das Recht, ihre Aufwendungen beim deutschen Schädiger bzw. dessen Versicherer geltend zu machen und Regress zu nehmen.