

Unfall im Ausland – Regulierung zuhause

Rund 150.000 Bundesbürger werden Jahr für Jahr unverschuldet Opfer eines **Auslandsunfalls**. Auch auf deutschen Straßen werden Fahrzeuge mit ausländischen Kennzeichen nicht selten in Karambolagen verwickelt. Der Gesetzgeber hat in solchen Fällen die Rechte von Autofahrern gestärkt.

Ausländische Versicherer müssen einen Regulierungsbeauftragten benennen

Früher sind Transportunternehmer bei Verkehrsunfällen in Transitländern oft auf ihrem Schaden sitzen geblieben, wenn ein Dritter einen Unfall verursacht hatte. Der Unternehmer musste mit der gegnerischen Versicherung in einer fremden Sprache korrespondieren, wusste nicht wie teuer ein Rechtsanwalt vor Ort ist oder wo der Unfallverursacher versichert ist. Die Haftpflichtversicherungen spekulierten darauf und weigerten sich oft trotz glasklarer Haftung zu zahlen. Nahm der Geschädigte die eigene Vollkaskoversicherung in Anspruch, so blieb er je nach Versicherungsvertrag auf einem Teil des Schadens sitzen.

Schaden vom Firmensitz aus abwickeln

Das ist nun alles anders. Denn die europäische Gemeinschaft hat seit den 90er-Jah-

ren mehrere Richtlinien für den Bereich der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung (KH-Richtlinien) erlassen. Aktuell ist die 4. KH-Richtlinie, aufgrund derer das deutsche Pflichtversicherungsgesetz mehrfach geändert werden musste. Innerhalb der EU sind ausländische Versicherer seit dem Jahr 2003 verpflichtet, einen Ansprechpartner in Deutschland, einen so genannten Regulierungsbeauftragten, zu benennen, der alle Vollmachten für eine Regulierung des Schadens hat. Die Münchener Fachanwältin für Versicherungsrecht Sabine Feller spricht aus Erfahrung, wenn sie sagt: „Es ist für mich in der täglichen Praxis viel einfacher geworden, dass meine Mandanten viel schneller als früher an ihr Geld kommen.“ Aber auch bei einem Fahrzeugcrash außerhalb der EU-Grenzen geht man als

Verunglückter Sattelzug: Auch bei einem Crash im Ausland muss man als Geschädigter nicht leer ausgehen

Foto: ddp/Volker Gerstmann

Geschädigter nicht automatisch leer aus. Denn auch die Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR), nämlich Island, Liechtenstein und Norwegen sowie außerhalb des EWR die Schweiz haben sich den Regelungen der 4. KH-Richtlinie angeschlossen. Die entsprechenden Vorschriften gelten sogar weltweit, wenn eines der in die Kollision verwickelten Fahrzeuge in einem EU-Staat zugelassen oder versichert ist. Kommt es also außerhalb des EU-Gebiets, etwa in der Ukraine, zum Zusammenstoß eines deutschen mit einem ungarischen LKW, können der deutsche und der ungarische Fuhrunternehmer ihren Schaden jeweils vom Firmensitz aus abwickeln.

Ab Mai 2007 Klage vor deutschem Gericht

Im Mai 2007 wird in der gesamten EU die 5. KH-Richtlinie in Kraft treten und Autofahrern noch umfassender zu ihrem Recht verhelfen. Der Fahrzeughalter kann seinen Schaden dann vor einem deutschen Gericht einklagen. Zudem muss jedes im vereinten Europa zugelassene Fahrzeug mit mindestens zwei Millionen Euro versichert sein. Die Versicherungssumme klingt sehr hoch. Aber bei hohen Transportschäden oder Unglücksfällen mit Schwerstverletzten kann der Schaden schnell sechsstelligen Dimensionen und mehr annehmen. Gerade in den europäischen Beitrittsländern sind die Versicherungssummen bisher wesentlich niedriger, sodass man bei hohen Schäden noch oft auf einem Teil der Kosten sitzen bleibt. Leider hat der Gesetzgeber den EU-Ländern ab Mai 2007 bis zu fünf Jahre Zeit gelassen, um die Versicherungssummen auf ein einheitliches europäisches Niveau anzuheben. Neu ist auch, dass zukünftig bei PKW-Unfällen in ganz Europa auch die Kosten von Anwälten und Unfallsachverständigen ersetzt werden müssen. In Deutschland ist dies schon seit Jahrzehnten selbstverständlich. Es gibt aber noch viele EU-Länder, in denen man als Unfallopfer auf den eigenen Anwaltskosten sitzen bleibt und auch den KFZ-Gutachter selbst bezahlen muss.

Was kann der Geschädigte unternehmen?

Als Erstes sollte der Geschädigte bei dem Zentralruf der Deutschen Haftpflichtversicherer unter der Telefonnummer 0180-

25026 anrufen oder auf der Website www.zentralruf.de ein Onlineformular mit allen Unfalldaten ausfüllen. Dort ermittelt man dann, wer in Deutschland als Regulierungsbeauftragter zuständig ist. Der Zentralruf ist ein seit 1972 existierender Zusammenschluss der deutschen Autoversicherer innerhalb des Gesamtverbands der deutschen Versicherungswirtschaft. Bis zum Jahr 2002 war er nur für Unfälle in Deutschland zuständig. Heiko Beermann, Geschäftsführer des Zentralrufs, meint hierzu: „Im Jahr 2005 erhielten wir insgesamt 1.750.000 Anfragen, 26.000 davon betrafen Unfälle mit Auslandsbezug im Rahmen der 4. KH-Richtlinie.“ Generell gilt: Hat der Geschädigte die kompletten Daten des Fahrzeughalters und kennt er dessen Versicherer, kann der Zentralruf der Haftpflichtversicherer innerhalb weniger Tage oder sogar weniger Stunden die nötigen Informationen liefern. Fehlen einzelne Daten, kann die Recherche mehrere Wochen dauern. Dies gilt derzeit insbesondere noch für die neuen Beitrittsländer Rumänien und Bulgarien.

„2005 erhielten wir 1.750.000 Anfragen, 26.000 betrafen Unfälle mit Auslandsbezug“

HEIKO BEERMANN,
Geschäftsführer Zentralruf der Haftpflichtversicherer

Der zweite Schritt ist, dass der Geschädigte gegenüber dem deutschen Regulierungsbeauftragten den Schaden beziffert. Die Regulierungsstelle hat maximal drei Monate Zeit sich inhaltlich zu äußern, also ganz oder teilweise zu bezahlen beziehungsweise zu begründen, warum nicht reguliert wird. Wichtig ist, dass bei der Schuldfrage die Verkehrsvorschriften am Unfallort gelten. Wer also in London nicht auf den Linksverkehr achtet und mit dem Gegenverkehr kollidiert, kann sich nicht auf die deutsche Straßenverkehrsordnung berufen. Nicht selten kommt es vor, dass es dem deutschen Regulierungsbeauftragten nicht gelingt, binnen drei Monaten die Stellungnahme abzugeben. Es kann auch passieren, dass eine ausländische Versicherung entgegen den Vorschriften noch keinen Regulierungsbeauftragten benannt hat. Wenn also das europäische Versicherungssystem für Auslandsschäden nicht funktioniert, ist jedes Land verpflichtet, für seine Bürger eine so genannte „Entschädigungsstelle“ einzurichten. In Deutschland ist das die in Hamburg ansässige Verkehrsofferhilfe. Diese wird in Fällen der Unfallflucht tätig, wenn also das Kennzeichen des flüchten-

TIPP



- 1 Am Unfallort alle Daten des Unfallgegners aufnehmen, das KFZ-Kennzeichen fotografieren und die örtliche Polizei anrufen
- 2 Sofort einen Rechtsanwalt mit der Schadensregulierung beauftragen
- 3 Kontaktaufnahme mit dem Zentralruf der Haftpflichtversicherer
- 4 Anmeldung der Schadensersatzansprüche bei dem deutschen Regulierungsbeauftragten
- 5 Falls 3 oder 4 zu keinem Ergebnis führt, an die Verkehrsofferhilfe im Hamburg wenden

den Schadensverursachers nicht bekannt ist, und wenn kein Regulierungsbeauftragter ermittelt werden kann. In den neuen EU-Beitrittsstaaten wird dies noch relativ häufig der Fall sein. Die Verkehrsofferhilfe setzt sich dann umgehend mit allen Beteiligten in Kontakt und wird nach weiteren zwei Monaten den Schaden des Unfallopfers regulieren, sofern die Unfalldarstellung in sich schlüssig ist. Deshalb ist es vor allem in Auslandsfällen wichtig, dass eine Rechtsanwaltskanzlei eingeschaltet wird, damit die Schadensersatzansprüche juristisch korrekt begründet werden.

Als mittelständischer Unternehmer regt man sich zu Recht über den Regulierungswahn im vereinigten Europa auf, der einem Tag für Tag das Leben schwer macht. Im Bereich der Regulierung von KFZ-Schäden hat der europäische Gesetzgeber aber uns allen das Leben leichter gemacht und bürokratische Hindernisse abgebaut. Nur sollten sich die EU-Bürokraten daran auch in anderen Bereichen ein Beispiel nehmen. ■■

Martin Lang, Rechtsanwalt in München

WICHTIGE ADRESSEN

Zentralruf der Haftpflichtversicherer

Telefon: 0180-25026
Glockengießerwall 1
20095 Hamburg
www.zentralruf.de

Verkehrsofferhilfe e.V.

Postfach 10 65 08
20044 Hamburg
Telefon: 040-30 18 0 0
Telefax: 040-30 18 0 70 70
voh@verkehrsofferhilfe.de