

Deutscher Verkehrsgerichtstag 2013





51. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2013

Veröffentlichung der auf dem 51. Deutschen Verkehrsgerichtstag vom 23. bis 25. Januar 2013 in Goslar gehaltenen Vorträge, Referate und erarbeiteten Empfehlungen

Luchterhand Verlag 2013

Die Durchführung des 51. Deutschen Verkehrsgerichtstages und die Drucklegung dieser Dokumentation wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unterstützt.



Gefördert durch:



**Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung**

Die Programmgestaltung des Deutschen Verkehrsgerichtstages lag in den Händen eines Vorbereitungsausschusses, dem unter Vorsitz von Herrn Kay Nehm, Generalbundesanwalt a. D., Präsident VGT, folgende Mitglieder angehörten:

Detlef Otto Bönke, Ministerialrat
Uwe Cremerius, Leiter Kraftfahrt Schaden
Hans-Jürgen Gebhardt, Justizrat u. Rechtsanwalt
Johann-Markus Hans, Polizeidirektor
Birgit Heß, Oberstaatsanwältin
Anke Leue, Ministerialrätin
Ulrich May, Rechtsanwalt
Gesine Reisert, Rechtsanwältin
Cornelia Royeck-Schwarz, Geschäftsführerin
Friedrich Wilhelm Sapp, Richter am Oberlandesgericht
Gert-Jürgen Scholz, Ministerialrat
Bernd Weidig, Richter am Landgericht

Hamburg 2013

Herausgeber:

Deutscher Verkehrsgerichtstag
– Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft – e.V.
Baron-Voght-Str. 106a * 22607 Hamburg
Telefon: 040/89 38 89 * Telefax: 040/89 32 92
Internet: www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de
e-mail: service@deutscher-verkehrsgerichtstag.de

ISBN 978-3-472-08574-4

www.wolterskluwer.de
www.luchterhand-fachverlag.de

Alle Rechte vorbehalten.

© 2013 Wolters Kluwer Deutschland GmbH, Luxemburger Straße 449, 50939 Köln.
Luchterhand – eine Marke von Wolters Kluwer Deutschland GmbH.

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Verlag und Autor übernehmen keine Haftung für inhaltliche oder drucktechnische Fehler.

Satz: Innodata Isogen Pvt. Ltd., Noida
Druck und Weiterverarbeitung: Paper&Tinta, Nadma, Polen

Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem und chlorfreiem Papier.

Inhaltsverzeichnis

Arbeitskreise	
Themen, Leiter, Referenten	VII
Empfehlungen	
der Arbeitskreise	XI
Eröffnungsansprache	
des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages Generalbundesanwalt a.D. Kay Nehm	XVII
Begrüßungsansprache	
des Oberbürgermeisters Dr. Oliver Junk	XXIII
Plenarvortrag	
Prof. Dr. Hartwig Steusloff	XXVII
Referate:	
Arbeitskreis I:	
Erwerbsschadensermittlung bei Verletzung vor oder kurz nach dem Berufseinstieg	
1. Sebastian Debudey	1
2. Nicolas Eilers	9
3. Hans-Peter Freymann	21
Arbeitskreis II:	
Minderjährigenschutz versus Schutz der anderen Unfallbeteiligten – zwei sich ausschließende Prinzipien?	
1. Paul Kuhn	43
2. Herbert Lang	61
3. Dipl.-Psych. Dipl.-Heilpäd. Cordula Neuhaus	91
Arbeitskreis III:	
Aggressivität im Straßenverkehr	
1. Prof. Dr. Manfred Bornewasser	99
2. Prof. Dr. Gerrit Manssen	137
3. Holger Randel	147
Arbeitskreis IV:	
Geschwindigkeitsmessungen im Straßenverkehr	
1. Johann-Markus Hans	165
2. Jost Henning Kärger	185
3. Thomas Olbermann	199
4. Dipl.-Phys. Klaus Schmedding	217

Inhaltsverzeichnis

Arbeitskreis V:

Reform des Punktsystems

1. Dr. Frank Albrecht	225
2. Dr. Peter Dauer	241
3. Dr. Daniela Mielchen	255
4. Dietmar Zwerger	265

Arbeitskreis VI:

Schadenmanagement der Rechtsschutzversicherer im Verkehrsrecht

1. Joachim Cornelius-Winkler.	277
2. Dr. Ulrich Eberhardt.	293
3. Dr. Michael Stumpf	327

Arbeitskreis VII:

Ist die Fahrausbildung noch zeitgemäß?

1. Gerhard von Bressensdorf.	335
2. Dipl.-Psych. Ulrich Chiellino	347
3. Dr. Heidrun Großmann.	363

Arbeitskreis VIII:

100 Jahre nach der Titanic: Sicherheit von Fahrgastschiffen in neuer Diskussion

1. Prof. Dr.-Ing. Stefan Krüger	391
2. André Mahr.	403
3. Prof. Dr.-Ing. Jens-Uwe Schröder-Hinrichs	409

Die Anzahl der erfassten Teilnehmer am 51. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2013 betrug 1987.

Sie gliederten sich nach Gruppen wie folgt auf:

Rechtsanwälte	732	Mediziner/Psych/Uni	74
Versicherer	223	Richter	54
Sonstige	192	Medienvertreter	38
Automobilclub/Verkehrswacht	169	Staatsanwälte	34
Polizei	140	Schifffahrt	18
TÜV/Dekra/SV	104	Berufsgenossenschaft	17
Verwaltung	100	Industrie	14
Fahrlehrer	78		

Arbeitskreise, Themen, Leiter, Referenten

- Arbeitskreis I:** **Erwerbsschadensermittlung bei Verletzung vor oder kurz nach dem Berufseinstieg**
- Schätzungsgrundlagen
 - Durchschnittseinkommen und Pauschalierung
 - Anforderungen an die Darlegung
- Leitung:** **Dr. Hans-Joseph Scholten**, Vorsitzender Richter am Oberlandesgericht Düsseldorf, 1. Zivilsenat, Düsseldorf
- Referent:** **Sebastian Debudey**, Abteilung Schaden K und H/U/S zentral, HUK-COBURG, Coburg
- Referent:** **Nicolas Eilers**, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verkehrsrecht und Versicherungsrecht, Groß-Gerau
- Referent:** **Hans-Peter Freymann**, Präsident des Landgerichts, Saarbrücken
-
- Arbeitskreis II:** **Minderjährigenschutz versus Schutz der anderen Unfallbeteiligten – zwei sich ausschließende Prinzipien?**
- Reichweite des gesetzlichen Kinderschutzes
 - Ansprüche der durch Kinder Geschädigten
 - Lösungsansätze im europäischen Vergleich
- Leitung:** **Dr. Meo Micaela Hahne**, Vorsitzende Richterin am Bundesgerichtshof a.D., Heidelberg
- Referent:** **Paul Kuhn**, Rechtsanwalt, Referent für Schaden- und Unfallversicherung, ADAC e.V., München
- Referent:** **Herbert Lang**, Rechtsanwalt, Leitung Abt. Kraftfahrt-Schaden, Allianz Versicherungs-AG, München
- Referentin:** **Dipl.-Psych.Dipl.-Heilpäd Cordula Neuhaus**, Therapiezentrum für Menschen mit ADHS, Esslingen am Neckar
-
- Arbeitskreis III:** **Aggressivität im Straßenverkehr**
- Ursachen und Folgen
 - Regelkonformes Verhalten
 - Prävention und Intervention
- Leitung:** **Dr. Horst Schulze**, Direktor und Professor, Leiter der Abteilung U, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach
- Referent:** **Prof. Dr. Manfred Bornewasser**, Institut für Psychologie, Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald
- Referent:** **Prof. Dr. Gerrit Manssen**, Fakultät für Rechtswissenschaften, Universität Regensburg
- Referent:** **Holger Randel**, Vorsitzender Richter am Landgericht Hamburg, Kleine Strafkammer 8, Hamburg

Arbeitskreise

- Arbeitskreis IV: **Geschwindigkeitsmessungen im Straßenverkehr****
- Anforderungen an die Nachvollziehbarkeit
 - Akteneinsichtsrechte
 - Standardisierte Messverfahren
- Leitung:** **Jürgen Cierniak**, Richter am Bundesgerichtshof, 4. Strafsenat, Karlsruhe
- Referent:** **Johann-Markus Hans**, Polizeidirektor, Deutsche Hochschule der Polizei, Münster
- Referent:** **Jost Henning Kärger**, Fachanwalt für Verkehrsrecht, Stellv. Leiter Verkehrsrecht Juristische Zentrale, ADAC e.V., München
- Referent:** **Thomas Olbermann**, Richter am OLG Bamberg, 3. Strafsenat (zugleich Senat für Bußgeldsachen), Bamberg
- Referent:** **Dipl.-Phys. Klaus Schmedding**, Sachverständiger, öbuv Messsysteme, Oldenburg
-
- Arbeitskreis V: **Reform des Punktsystems****
- Bewertung, Eintragung, Tilgung
- Leitung:** **Prof. Dr. em. Klaus Geppert**, Berlin
- Referent:** **Dr. Frank Albrecht**, Regierungsdirektor, Referatsleiter LA 23, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin
- Referent:** **Dr. Peter Dauer**, Leitender Regierungsdirektor, Leiter der Abteilung Grundsatzangelegenheiten des Straßenverkehrs, Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Inneres und Sport, Hamburg
- Referentin:** **Dr. Daniela Mielchen**, Rechtsanwältin, Hamburg
- Referent:** **Dietmar Zwerger**, Vorsitzender Richter am Verwaltungsgericht München, 5. Kammer, München
-
- Arbeitskreis VI: **Schadenmanagement der Rechtsschutzversicherer im Verkehrsrecht****
- Neutralität der Rechtsschutzversicherung?
 - Unabhängigkeit des Rechtsanwalts?
- Leitung:** **Prof. Dr. Karl Maier**, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften, Institut für Versicherungswesen, Fachhochschule Köln
- Referent:** **Joachim Cornelius-Winkler**, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Versicherungsrecht, Anwaltskooperation Jurakontor, Berlin
- Referent:** **Dr. Ulrich Eberhardt**, Mitglied des Vorstands, HUK-COBURG-Rechtsschutzversicherung AG, Coburg
- Referent:** **Dr. Michael Stumpf**, Ministerialdirigent, Leiter der Abteilung Zivilrecht und Verbraucherrecht, Bayerisches Staatsministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, München

Arbeitskreise

- Arbeitskreis VII: Ist die Fahrausbildung noch zeitgemäß?**
- Was darf der Führerschein kosten?
 - Hochrisikogruppe Fahranfänger
 - Begleitetes Fahren erweitern?
- Leitung:** **Michael Harting**, Ministerialdirektor a.D., Rechtsanwalt, Frankfurt am Main
- Referent:** **Gerhard von Bressendorf**, Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V., Berlin
- Referent:** **Dipl.-Psych. Ulrich Chiellino**, Fachreferent für Verkehrspsychologie, Interessenvertretung Verkehr, ADAC e.V., München
- Referentin:** **Dr. Heidrun Großmann**, Referat U 4 Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach
-
- Arbeitskreis VIII: 100 Jahre nach der Titanic:**
- Sicherheit von Fahrgastschiffen in neuer Diskussion**
- Kreuzfahrt-Touristik, Trends und Sicherheitsmanagement
 - Kreuzfahrtschiffe, immer größer aber auch sicher?
 - Sicherheitsvorschriften, Notfallpläne, Kontrollen
- Leitung:** **Prof. Dr. Dr. h.c. Peter Ehlers**, Präsident und Professor des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie a.D., Hamburg
- Referent:** **Prof. Dr.-Ing. Stefan Krüger**, Leiter des Instituts: Entwerfen von Schiffen und Schiffssicherheit (M-6), TU Hamburg-Harburg, Hamburg
- Referent:** **André Mahr**, AIDA Cruises, Director Fleet Management, Rostock
- Referent:** **Prof. Dr.-Ing. Jens-Uwe Schröder-Hinrichs**, World Maritime University Malmö, Schweden



EMPFEHLUNGEN DER ARBEITSKREISE

Arbeitskreis I

Erwerbsschadensermittlung bei Verletzung vor oder kurz nach dem Berufseinstieg

1. Der Verkehrsgerichtstag hält die Festsetzung eines pauschalen Mindesterwerbsschadens von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen, die vor Eintritt in das Erwerbsleben Opfer eines Verkehrsunfalls geworden sind, durch den Gesetzgeber nicht für erforderlich. Vielmehr können auf der Grundlage der geltenden Rechtsprechung schon jetzt interessengerechte Ergebnisse im jeweiligen Einzelfall erzielt werden. Insbesondere kann durch die vom Bundesgerichtshof aufgestellte Vermutung, dass jugendliche Menschen in aller Regel Einkünfte durch Einsatz ihrer Arbeitskraft erzielen, ein Mindesteinkommen festgestellt werden, auch wenn sich nicht beweisen lässt, dass sich der behauptete Berufswunsch realisiert hätte.
2. Zur sachgerechten Wahrnehmung der Interessen der an der Schadensregulierung Beteiligten empfiehlt es sich, dass die Parteien frühzeitig gemeinsame Gespräche aufnehmen, in denen auch die tatsächlichen Grundlagen eines Anspruchs geklärt werden können. Soweit ein Erwerbsschaden feststeht oder jedenfalls deutlich absehbar ist, sollte der Versicherer zur Verhinderung einer wirtschaftlichen Notlage des Geschädigten angemessene Vorschusszahlungen leisten.
3. Die mit der Regulierung dieser Schäden verbundenen komplexen Rechtsfragen erfordern auf Seiten des Geschädigten den Beistand eines spezialisierten Anwalts. Diesem müssen auf Seiten des Gerichts aber entsprechend spezialisierte Spruchkörper gegenüber stehen. Es ist erforderlich, dass Personenschadenssachen besonderen Kammern/Senaten anvertraut werden, die auch entsprechend fortgebildet werden. Schwere Personenschadenssachen sollten nicht von Einzelrichtern entschieden werden. Soweit eine Spezialisierung aus gerichtsorganisatorischen Gründen nicht möglich ist, sind überörtliche Zuständigkeiten zu schaffen.

Arbeitskreis II

Minderjährigenschutz versus Schutz der anderen Unfallbeteiligten – zwei sich ausschließende Prinzipien?

Der AK empfiehlt:

1. – nahezu einstimmig – den stetig zunehmenden Gefahren im Straßenverkehr auch durch eine Intensivierung der Verkehrserziehung von Kindern in Kindergärten, Schulen und Familien zu begegnen.
2. – mit großer Mehrheit –
 - a. die derzeitige Haftungsgrenze im motorisierten Straßenverkehr bei 10 Jahren zu belassen
 - b. weitere Rechtstatsachenforschung zur Entwicklungspsychologie von Kindern im Straßenverkehr zu betreiben.
3. – nahezu einstimmig – die individuelle Einsichtsfähigkeit bei Kindern oberhalb der Haftungsgrenze von 10 Jahren durch Sachverständigengutachten gründlich zu überprüfen.
4. – mit deutlicher Mehrheit – den Schutz des durch kindliches Verhalten Geschädigten im Falle schwerer Körperschäden nicht zu verändern, weil bereits ausreichende gesetzliche und private Absicherungsmöglichkeiten bestehen.

Arbeitskreis III

Aggressivität im Straßenverkehr

1. Aggressive Verhaltensweisen im Straßenverkehr gefährden die Verkehrssicherheit. Aufgrund der komplexen Ursachenstruktur und der unterschiedlichen Erscheinungsformen von Aggressionen im Straßenverkehr sind ein Bündel aufeinander abgestimmter Maßnahmen und ein Zusammenwirken aller für die Verkehrssicherheit verantwortlichen Institutionen erforderlich.
2. Die durch aggressives Verhalten entstehenden Rechtsgutverletzungen werden von den bestehenden Regelungen grundsätzlich abgedeckt. Es ist jedoch eine Verstärkung der Ressourcen zur Verkehrsüberwachung notwendig, die insbesondere den Kraftfahrzeug- und den Fahrradverkehr betrifft. Verstärkte Verkehrsüberwachung ist zu ergänzen um spezialpräventiv wirksame Sanktionen.
3. Zur systematischen Feststellung des Umfangs und der Entwicklung von Aggression im Straßenverkehr wird ein regelmäßiges Monitoring empfohlen, von dessen Ergebnissen zielführende Maßnahmen abgeleitet und evaluiert werden.
4. Es wird eine Vereinheitlichung der Vorgehensweise bei den Verwaltungsbehörden zur Überprüfung der Fahreignung in Folge aggressiver Delikte empfohlen. Hierzu wird angeregt, dass die Polizeibehörden in Abstimmung mit den Fahrerlaubnisbehörden einen empfehlenden Deliktkatalog erarbeiten, der Taten beinhaltet, die typischerweise Zweifel an der Fahreignung begründen.

5. Zur Entwicklung einer nachhaltigen Verkehrskultur sind kommunikative, edukative und rehabilitative Maßnahmen zur Sensibilisierung von Verkehrsteilnehmern für die Problematik aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr unverzichtbar.

Arbeitskreis IV

Geschwindigkeitsmessungen im Straßenverkehr

I. Anforderungen an die Nachvollziehbarkeit

- Die Akzeptanz von Geschwindigkeitsmessungen muss erhöht werden. Deswegen sind Ort, Zeit und Auswahl der Messstellen ausschließlich an der Verkehrssicherheit und dem Umweltschutz (insbesondere Schutz vor Lärm und Luftverschmutzung) auszurichten.
- Eine Aus- und Fortbildung des Messpersonals ist zwingend erforderlich und muss in der Gebrauchsanweisung vorgeschrieben sein. Sie hat sich an dem jeweils aktuellen technischen Stand der Messanlage zu orientieren und ist nachvollziehbar zu dokumentieren.
- Der Arbeitskreis fordert die Einführung einheitlicher Messprotokolle als Bestandteil der Zulassungsgenehmigung. Zu diesem Zweck empfiehlt der Arbeitskreis die Bildung eines gemeinsamen Gremiums der damit befassten Personen und Institutionen.
- Die Gebrauchsanweisungen der Messgeräte sind nur dann zulassungsfähig, wenn sie technisch und sprachlich eindeutig formuliert sind.

II. Akteneinsichtsrechte

- Alle zur Beurteilung der Messung gehörenden Informationen – wie insbesondere die Gebrauchsanweisung und der vollständige Datensatz der jeweiligen Messreihe – müssen dem Verteidiger und dem beauftragten Sachverständigen von der Verwaltungsbehörde ohne zusätzliche Kosten zur Verfügung gestellt werden. Dazu hat die Physikalisch Technische Bundesanstalt (PTB) den Herstellern in der Bauartzulassung die entsprechende Offenlegung sämtlicher technisch greifbarer Daten zur Überprüfung der konkreten Messung aufzuerlegen.

III. Standardisierte Messverfahren

- Änderungen der Gerätesoftware sind nach § 26 Eichordnung zu behandeln. In noch nicht bestandskräftig erledigten Fällen von Messungen mit der alten Softwareversion kann ein konkreter Anhaltspunkt vorliegen, der eine Überprüfung der Messung notwendig macht.
- Standardisierte Messverfahren i.S.d. Rechtsprechung erfordern eine Foto- oder Videodokumentation.

Arbeitskreis V Reform des Punktsystems

1. Der Deutsche Verkehrsgerichtstag begrüßt es, dass die Bundesregierung die Impulse des 47. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2009 aufgegriffen hat, das Mehrfachtäterpunktsystem einfacher und transparenter zu gestalten. Das gilt insbesondere für die Abschaffung der Tilgungshemmung.
2. Allerdings ist der Arbeitskreis nahezu einhellig der Auffassung, dass dem Gesetzesvorschlag der Bundesregierung in der vorliegenden Fassung nicht zugestimmt werden kann:
 - a) Durch die Beibehaltung des Tattagprinzips und der damit verbundenen Überliegefrist im vorliegenden Entwurf bleibt das System für alle Beteiligten nach wie vor intransparent. Deshalb fordert der Arbeitskreis, durchgehend das Rechtskraftprinzip verbindlich festzuschreiben.
 - b) Der Arbeitskreis fordert weiter, die Möglichkeit des Punkteabbaus durch Absolvieren freiwilliger Maßnahmen beizubehalten.
 - c) Es wird empfohlen, die durch die vorgeschlagene Anhebung der Verwarnungsgeld-Obergrenze entstandenen Unstimmigkeiten mit der Bußgeldkatalog-Verordnung zu überprüfen.
3. Der Arbeitskreis äußert Bedenken, ob es erforderlich ist, das bisherige 18-Punkte-System zugunsten des vorgesehenen 8-Punkte-Systems aufzugeben.
4. Der Arbeitskreis hat zudem Zweifel, ob Zuwiderhandlungen in dem von der Bundesregierung geplanten Umfang aus der Bepunktung herausgenommen werden sollten.
5. Der Arbeitskreis empfiehlt, das jetzt vorgeschlagene neue Fahreignungsseminar zum Thema eines der nächsten Verkehrsgerichtstage zu machen.

Arbeitskreis VI Schadenmanagement der Rechtsschutzversicherer im Verkehrsrecht

- I. Der Arbeitskreis stellt fest, dass die Rechtsschutzversicherung für die Rechtspflege eine wichtige Funktion im Hinblick auf den Zugang zum Recht einnimmt. Ebenso ist die Unabhängigkeit des Rechtsanwalts für eine funktionsfähige Rechtspflege unabdingbar.
- II. Der Arbeitskreis ist sich darüber einig, dass dem Rechtssuchenden die freie Rechtsanwaltswahl offenstehen muss.
- III. Mediation ist in geeigneten Fällen eine sinnvolle Leistungserweiterung im Rahmen der Rechtsschutzversicherung. Der Zugang des Versicherungsnehmers zu qualifizierter anwaltlicher Beratung über seine rechtliche Situation im Rahmen einer Mediation muss gewährleistet bleiben.
- IV. Der Rechtsberatungsmarkt befindet sich im Wandel. Deshalb empfiehlt der Arbeitskreis zur Herstellung größerer Transparenz und Klärung unterschiedlicher

Sichtweisen, dass zwischen Vertretern der Rechtsschutzversicherungen und der Rechtsanwaltschaft hierzu regelmäßige Gespräche aufgenommen werden.

V. Der Arbeitskreis empfiehlt, Wissenschaft und Verbraucherschutz angemessen an diesen Gesprächen zu beteiligen.

Die Empfehlung wurde einstimmig angenommen.

Arbeitskreis VII

Ist die Fahrausbildung noch zeitgemäß?

I. Verkehrskompetenz beginnt nicht erst in der Fahrschule

Die Möglichkeiten einer optimalen Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsarbeit sind besser zu nutzen. Aus- und Fortbildung der Ausbilder (Schule, Polizei, Verkehrssicherheitsverbände etc.) sind zu stärken und Kommunikationsmittel (Internet, E-Kommunikation, öffentliche Medien etc.) sind für die Sicherheitsbotschaften verstärkt einzusetzen.

II. Effizienzsteigerung der Fahrschul Ausbildung und sicherer Start in das selbständige Fahren

Eine inhaltliche und methodische Weiterentwicklung der Unterrichtskonzepte in den Fahrschulen ist geboten. Wissenschaftlich begründete Standards für die Fahrschul Ausbildung sind einzuführen (Referenzcurriculum). Dies erfordert auch eine verbesserte Aus- und Weiterbildung der Fahrlehrer sowie eine Qualitätssicherung des Fahrschulunterrichts. Lernstandserfassung und -kontrolle in der Ausbildung der Fahrschüler sind fortzuentwickeln und einzuführen.

III. Optimierung des begleiteten Fahrens

BF 17 ist als eine nachweisbar erfolgreiche Maßnahme auszubauen. Dabei muss auch die Erweiterung des Alterskreises und hier insbesondere die Möglichkeit der Absenkung des Eingangsalters zur Verlängerung des Lernzeitraums geprüft werden (BF 16).

IV. Neue Wege in der Hochrisikophase

Zur Absenkung der Unfallbelastung der Fahranfänger sind neue Maßnahmen erforderlich. Es ist eine Projektgruppe einzurichten, die dazu geeignete Vorschläge entwickelt. Dabei sind die Einführung einer Monitoring-Phase (standardisierte Rückmeldung zur Verbesserung der Selbsteinschätzung), der Einsatz von elektronischen Begleitern und von Schutzvorkehrungen zu berücksichtigen.

V. Führerscheinkosten

Der Führerschein muss bezahlbar bleiben, aber Qualität hat ihren Preis. Es wird davon ausgegangen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht zu einer wesentlichen Verteuerung des Führerscheins führen werden. Zur Finanzierung einer

kontinuierlichen Weiterentwicklung der Fahrausbildung ist 1 Euro nach dem Vorbild der Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung abzuführen.

Arbeitskreis VIII

100 Jahre nach der Titanic: Sicherheit von Fahrgastschiffen in neuer Diskussion

Angesichts der wachsenden Bedeutung der Fahrgastschiffahrt machen es Seeunfälle wie der der »Costa Concordia« erforderlich, dass die Schiffssicherheitsmaßnahmen kontinuierlich überprüft und ganzheitlich weiterentwickelt werden. Der Arbeitskreis begrüßt, dass die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) mit der Überprüfung begonnen hat und von der Kreuzfahrtindustrie bereits selbstverpflichtende Maßnahmen eingeleitet worden sind, auch wenn die Unfalluntersuchung durch die italienischen Behörden noch nicht abgeschlossen ist.

Der Arbeitskreis stellt fest, dass die international geltenden technischen Anforderungen an Kreuzfahrtschiffe sehr streng sind. Entscheidend ist, dass die geltenden Sicherheitsbestimmungen beachtet und Verstöße erkannt und konsequent geahndet werden. Es muss zum Beispiel gewährleistet werden, dass die wasserdichten Schottschiebetüren geschlossen gefahren werden und bereits beim Schiffsentwurf der Einbau solcher Türen minimiert wird. Schiffe müssen auch bei Einhaltung der Regeln zur Reduzierung klimaschädlicher Emissionen über eine ausreichende Antriebsleistung verfügen, um auch bei schwerem Wetter steuerfähig zu bleiben.

Da die meisten Unfälle auf menschlichem Fehlverhalten beruhen, ist dem »menschlichen Faktor« noch mehr Bedeutung beizumessen. Neben ergonomischen Aspekten gehören dazu interkulturelle Kommunikation, Konfliktmanagement, Ermüdungsprobleme sowie psychologische und soziale Faktoren. Die Schiffahrtsunternehmen werden nachdrücklich aufgefordert, dies bei der Entwicklung ihrer Sicherheitskultur noch stärker zu berücksichtigen. Hierbei kommt dem Internationalen Sicherheitsmanagement-Code (ISM-Code) eine besondere Bedeutung zu. Seine Umsetzung muss ständig verbessert, die Auditoren müssen stärker sensibilisiert und die Überwachung intensiviert werden. Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen dürfen sich nicht nur auf das Schiffspersonal beschränken, sondern müssen auch den Landbetrieb sowie die Schiffahrtsverwaltungen und deren Beauftragte einbeziehen.

Für Notfälle sind qualitativ bessere Planungen, intensives Training und regelmäßige Übungen erforderlich. Technische Entscheidungshilfesysteme an Bord können hilfreich sein. Dafür müssen belastbare Kriterien entwickelt werden.

**Eröffnungsansprache des Präsidenten
des Deutschen Verkehrsgerichtstages
Generalbundesanwalt a.D. Kay Nehm
am 24. Januar 2013 in Goslar**

Meine sehr verehrten Damen, meine Herren!

Im Namen des Vorstandes begrüße ich die große Familie der Verkehrsrechtler aller Sparten zum 51. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar. Der Jubiläumskongress des vergangenen Jahres war für uns alle ein wahrer Kraftakt; doch hat uns der Erfolg des Arbeitsprogramms und der Rahmenveranstaltungen für diese Anstrengungen reichlich entschädigt. Er hat gezeigt, dass wir auf gutem Wege sind – eine Feststellung, die auch durch das überaus große Interesse am diesjährigen Verkehrsgerichtstag unterstrichen wird. 1982 Teilnehmer sind unserer Einladung gefolgt. Allerdings haben wir Ihnen den Entschluss auch leicht gemacht. Denn die Themen dieses Jahres sind nicht nur aktuell, sondern zu einem erheblichen Teil für die weitere Entwicklung unseres Verkehrsrechts von besonderer Bedeutung. Ich darf mich deshalb bei den Mitgliedern des Vorbereitungsausschusses für Ihre Vorschläge und die Mitwirkung an den thematischen Vorbereitungen herzlich bedanken.

Die Kehrseite des ungewöhnlichen Zuspruchs, wir werden zu Opfern unseres Erfolges; bewegen wir uns doch in Bezug auf Tagungsstätten und Bettenkapazität am Rande – oder, wie der eine oder andere enttäuschte Interessent meint, bereits jenseits – des Erträglichen. Besonders trifft uns der Ausfall des Odeon-Theaters; nicht wegen der Attraktivität des Saales, sondern wegen seiner Nähe zum Tagungszentrum und wegen seines räumlichen Fassungsvermögens. Glücklicherweise hat uns der diesjährige Plenarvortrag vor dem Schlimmsten bewahrt.

Da ein mit technischen Details gespickter Vortrag visueller Unterstützung bedarf, haben wir uns mit Erfolg bemüht, die aufwendige Technik zugleich für einen Arbeitskreis in der »aula regis« nutzen zu dürfen. Für die finanzielle Unterstützung bei der Anmietung und Betreuung der Anlage sage ich der Deutschen Kommission Elektrotechnik, Elektronik, Informationstechnik im DIN und VDE und seinem Geschäftsführer Dr. Thies unseren besonderen Dank.

Verehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Junk. Ich weiß, dass es bei Ihnen keiner mahnenden Worte bedarf. Sie bemühen sich nach Kräften, zu helfen und uns bei

Vorbereitung und Ablauf zu unterstützen. Dafür unser aller Dank! Ich hoffe, dass unsere Treue zu Goslar durch richtungweisende Entscheidungen der Verantwortlichen belohnt wird.

Bedanken möchte ich mich auch bei unseren Ehrengästen für Ihr Kommen. Sie unterstreichen damit die Bedeutung der Verkehrsgerichtstage für Ihr jeweiliges Fachgebiet.

.....

Im Zentrum der zukunftssträchtigen Themen dieses Jahres steht zweifellos die Elektromobilität. Die Frage des Plenarvortrages »Akku voll und los?« vermittelt bereits einen Eindruck von den vielfältigen Problemen, die in der Euphorie um Energiewende und CO₂ Reduktion in der öffentlichen Diskussion zumeist allzu schnell ausgeblendet werden. Mit Professor Dr. Hartwig Steusloff, vom Fraunhofer-Institut für Optronik, Systemtechnik und Bildauswertung in Karlsruhe konnten wir einen Plenarredner gewinnen, der durch seine Mitwirkung an der Ermittlung des mittel- bis langfristigen Standardisierungsbedarfs im Bereich Elektromobilität in besonderer Weise mit den vielfältigen Problemen von Technik und technischen Standards vertraut ist. Wir sind uns bewusst, dass es sich dabei um eine Momentaufnahme handelt. Das Thema wird uns in den kommenden Jahren gewiss auch in den Arbeitskreisen weiter beschäftigen.

Die Brisanz mancher Themen führt leicht in Versuchung, von dieser Stelle den Beratungen der Arbeitskreise vorzugreifen. Auch wenn plakative Äußerungen des Präsidenten – als Forderung des Verkehrsgerichtstages verbreitet – mediale Aufmerksamkeit sichern, ein derartiges Procedere entspricht eigentlich nicht dem Selbstverständnis des Deutschen Verkehrsgerichtstages. Ich bitte deshalb um Nachsicht, wenn ich hier ausnahmsweise einige Aspekte des neuen Fahrerlaubnisregisters anspreche.

Im Jahre 2009 hatte der 47. Deutsche Verkehrsgerichtstag – freilich ohne in die Details künftiger Ausgestaltung zu gehen – eine Vereinfachung des Verkehrszentralregisters angemahnt. Besteht über die Notwendigkeit von Vereinfachung und Transparenz Einigkeit, so erweist sich die Umsetzung im Einzelnen als ausgesprochen schwierig. Angesichts des populären Ziels, Raser und Verkehrsrowdys – jedenfalls solange man selbst nicht betroffen ist – zügig aus dem Verkehr ziehen zu können und angesichts der Sorge, dieses Ziel durch übermäßige Vereinfachung des Registerrechts zu verfehlen, droht nun ein Regelwerk, das dem alten an Komplexität, Ungereimtheit und Intransparenz nur unwesentlich nachsteht.

Mit der Entkriminalisierung des Verkehrsrechts und der Einführung des Prinzips der gesteigerten verwaltungsbehördlichen Pflichtenmahnung haben wir uns aus gutem Grund dem Erziehungsgedanken verpflichtet. Eine grundlegende korrekturbedürftige Fehleinstellung offenbart sich jedoch – wie inzwischen anerkannt ist – nicht aus Art und Schwere eines einzelnen Verkehrsdeliktes, sie zeigt sich vorrangig an der Zahl wiederholter Verstöße.

Ist aber nicht allein das Delikt, sondern die Summe der Verstöße entscheidend, kann im Grunde auf eine unterschiedliche Punktbewertung verzichtet werden. Systemwidrig erscheint jedoch in jedem Fall – insbesondere i.V.m. einer zehnjährigen Tilgungsfrist – die Abweichung von der ursprünglich vorgesehenen Zwei-Punkte-Systematik. Dies nicht nur, weil am finalen »Aus« bei acht Punkten festgehalten wird, sondern auch deshalb, weil die von zwei auf drei Punkte erhöhte Bewertung im allgemeinen ohne registerrechtliche Wirkung bleibt. Denn die Begehung einer Drei-Punkte-Straftat führt in einem System, in dem jede Maßnahmenstufe zwei Punkte umfasst, zwangsläufig zu einem Sprung in die nächste Stufe. Da aber wie bisher keine Stufe übersprungen werden soll, ohne dass zuvor deren Maßnahme ergriffen worden ist, bleibt der Effekt derselbe wie bei einer Bewertung mit zwei Punkten.

Fraglich scheint auch, ob kriminelle Delikte dieses Kalibers, die eher einer Konfliktsituation oder einer kriminellen bzw. suchtbedingten Disposition entspringen, in einem allein auf die Häufung von Punkten angelegten Register Platz haben. Strafgerichtliche Verurteilungen gehören ins Strafregister. Wer ausweislich richterlicher Entscheidung den Genuss berauschender Mittel und die Teilnahme am Straßenverkehr nicht zu trennen vermag, erweckt ungeachtet seiner Punktausbeute Zweifel an seiner Fahreignung. Damit ist er ein Fall für die Verwaltungsbehörde, die nach Ablauf der Sperrfrist – auch unter Beachtung des Punktestandes – über die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis zu befinden hat.

Das Fahrerlaubnisregister ist – anders als das Bundeszentralregister – nicht vorrangig auf den Nachweis bestimmter Vorkommnisse zum Zwecke gerichtlicher oder verwaltungsbehördlicher Entscheidungen angelegt. Vielmehr verfolgt das neue Register das Ziel, bei Erreichen bestimmter Punkte kraft Gesetzes Maßnahmen bis zum Entzug der Fahrerlaubnis eintreten zu lassen. Diese – verwaltungsbehördlicher und richterlicher Beurteilung entzogenen – Konsequenzen verpflichten den Gesetzgeber in besonderem Maße zu einer ausgewogenen und gerechten Lösung. Der Erziehungsgedanke erfordert i.V.m. dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit realitätsnahe angemessene Tilgungsregeln. Deren Fristen sind so zu bemessen, dass sie einerseits erzieherische Wirkung entfalten, andererseits aber auch der Tatsache Rechnung tragen, dass auch einem rechtstreuen Kraftfahrer Fehler unterlaufen können. Aus diesem Grunde dürfen die automatischen Registerfolgen in Ihrer Gesamtwirkung nicht wesentlich belastender sein als die mit Bußgeld oder Fahrverbot ausgestattete Pflichtenmahnung. Es ist deshalb nicht nachzuzwillingen, dass Verurteilungen zu Geldstrafe von nicht mehr als 90 Tagessätzen im Bundeszentralregister schon nach fünf Jahren getilgt werden, die zugrundeliegenden Verstöße im Punktekonto dagegen doppelt so lange zu Buche schlagen.

Die Angemessenheit zwingender gesetzlicher Maßnahmen ergibt sich bereits aus der kurzen Dauer der Tilgungsfrist. Insoweit ist der Verzicht auf die bisherige Hemmung der Tilgung systemgerecht. Je länger dagegen die Tilgungsfristen bemessen werden, umso fragwürdiger wird der Automatismus der jeweiligen Maßnahmen. In einem auf acht Punkte angelegten Sündenregister bedarf es angesichts

des häufig Existenz gefährdenden Fahrerlaubnisentzuges bei Tilgungsfristen von mehr als fünf Jahren eines subjektiven Korrektivs. Denn wer täglich berufsbedingt mit dem Kraftfahrzeug unterwegs ist, weist auch bei gesetzestreuer Einstellung eine andere Risikoquote auf als ein Freizeitfahrer mit geringfügiger Fahrleistung. Lässt das heutige Verkehrszentralregister mit seiner Höchstgrenze von 18 Punkten zumindest die Möglichkeit, individuelle Härten durch Schulungsmaßnahmen und Punktabbau zu kompensieren, ist der Regierungsentwurf rigoros: Das obligatorische Fahreignungsseminar wird trotz seiner unsozialen dreifachen Gebühr in keiner Weise belohnt.

Soll der Verkehrsteilnehmer künftig auch ohne fachkundige Rechtsberatung seinen aktuellen Punktstand erkennen, bedarf es auch im Interesse der erzieherischen Einwirkung einer klaren Regelung, was, wann und mit welchen Konsequenzen eingetragen wird. Zweifellos wäre das Tattagsprinzip eine sinnvolle Lösung, wenn die rechtskräftige Sanktion auf dem Fuße folgen würde. Da dies jedoch nicht der Fall ist, und registerrechtliche Konsequenzen ohnedies erst nach rechtskräftiger Entscheidung gezogen werden dürfen, wäre es nur konsequent, sich ohne Wenn und Aber für das Rechtskraftprinzip zu entscheiden.

Die stattdessen vorgesehene Verbindung von Tattags- und Rechtskraftprinzip widerspricht den Intentionen des neuen Registers und schafft ohne Not eine ungute Transparenzlücke. Zwar erfährt der Betroffene spätestens aus dem Anhörungsbogen, was ihm in Bezug auf sein Punktekonto blühen könnte. Eine auf die mögliche Rechtskraft eines künftigen Bußgeldbescheides ausgerichtete prospektive Berechnung dient jedoch weder der Registerklarheit noch dem Erziehungszweck.

Gewiss mag das Rechtskraftprinzip im Einzelfall Anlass geben, ein anhängiges Verfahren bis zur Tilgung eines bedrohlichen Altbestandes zu verschleppen. Hartnäckige Verfahrens-Verzögerer könnten jedoch mittels einer richterlich angeordneten Tilgungshemmung ausgebremst werden.

Umgestaltungen des Registerrechts verlangen infolge ihrer Langzeitwirkung überzeugende und auf Dauer angelegte Konzepte. Registerrecht ist kein Experimentierfeld. Da eine Generalamnestie aus nachvollziehbaren Gründen nicht gewollt ist, muss das bisherige Verkehrszentralregister vor allem so in das neue Register integriert werden, dass zwar dessen Ziele berücksichtigt werden, Gerechtigkeit und Vertrauensschutz aber nicht durch pauschale Übertragung auf der Strecke bleiben.

Gemessen an der durch die ministeriellen Eckpunkte erzeugten Erwartungshaltung erweist sich der nun verabschiedete Gesetzesentwurf als enttäuschend. Die gerühmte Internet-Beteiligung und der Rückgriff auf das Tattagsprinzip haben ein ursprünglich durchaus plausibles Gesamtkonzept aus vordergründig populistischen Motiven in Schiefelage gebracht. Deshalb empfinde ich Genugtuung, dass Vorbereitungsausschuss und Vorstand dem massiven Drängen widerstanden haben, im Interesse einer schnellen Umsetzung auf eine Befassung auf dem diesjährigen Verkehrsgerichtstag zu verzichten. Ich verbinde dies mit der Hoffnung, dass die vom Arbeitskreis V ausgehenden Empfehlungen den Deutschen Bundestag und die Mitglieder des Bundesrates auf dem Weg zu einer überzeugenderen Lösung begleiten.

Wer die Unfallraten weiter senken will, kommt ohne Zweifel nicht umhin, energischer gegen Raser und notorisch Gleichgültige vorzugehen. Er sollte aber dort ansetzen, wo alltägliche und vermeidbare Gefahren durch einfache Maßnahmen verringert werden können. Das neuerdings von den Verkehrssicherheitsverbänden propagierte absolute Alkoholverbot am Steuer gehört dazu nicht. Gefährlich sind nicht unbedingt die Kraftfahrer, die nach nächtlichem Alkoholgenuss auf der morgendlichen Fahrt zur Arbeit noch 0,02 Promille im Blut haben. Gefährlich sind die zahlreichen Verkehrsteilnehmer, denen das Fahren unter Alkohol jenseits der gesetzlichen oder richterlichen Grenzwerte als eine zwar risikobehaftete aber doch selbstverständliche Gewohnheit gilt. Verantwortlich für deren verfehlte Einstellung ist nicht nur das zu geringe Entdeckungsrisiko, sondern auch unsere selbst Eingeweihten kaum verständliche Systematik gesetzlicher und richterlicher Grenzwerte. Solange der Gesetzgeber akzeptiert, dass das Fahren unter dem Einfluss von bis zu 1,1 % lediglich als Verwaltungsunrecht mit einer Pflichtenmahnung sanktioniert wird, bleibe ein Grenzwert von 0,0 Promille aktionistisches Stückwerk.

Ein treffliches Beispiel für alltägliche und vermeidbare Gefahrenquellen sind die allseits geduldeten Zustände im Fahrradverkehr, ein Thema dem sich auch unser diesjähriger »Nachschlag« widmen wird. Wer heute in dunkler Jahreszeit mit dem Auto unterwegs ist, muss höllisch aufpassen. Kaum ein Radler fährt mit vorgeschriebener Beleuchtung; kaum ein Radler kümmert sich um Fahrtrichtung oder Ampeln. Die offensichtliche behördliche Duldung lebensgefährlicher Verhaltensweisen, deren gesundheitliche Folgen zwar den Radler selbst, deren haftungsrechtliche Konsequenzen jedoch in erster Linie den unaufmerksamen Kraftfahrer treffen, ist ein Skandal. Er wird nicht dadurch gemildert, dass uns die Lichtmuffel nach den Vorstellungen der Verkehrspolitik künftig unter Helm begegnen sollen.

Ein weiteres Beispiel vermeidbarer Gefährdungen betrifft die Falschfahrer auf mehrspurigen Fernstraßen. Wenn Kraftfahrer in Suizidabsicht oder aus purer Abenteuerlust gezielt zu Falschfahrern werden, wird dem auch durch ausgeklügelte technische Vorkehrungen kaum flächendeckend zu begegnen sein. Der überwiegenden Zahl der annähernd 1900 Falschfahrer mit insgesamt 20 Toten jährlich darf jedoch nicht allein mit Aktionismus, das heißt, mit Pinsel und Farbe begegnet werden. Diejenigen, die ohne Absicht in eine derart lebensbedrohliche Situation geraten, sind doch nicht allesamt Verkehrsteilnehmer am Rande der Debität. Also müssen wir uns verstärkt den Ursachen zuwenden, die falsches Einfädeln begünstigen und die es dem Falschfahrer vor Erreichen der Gegenfahrbahn erschweren, seinen Fehler zu erkennen und zu korrigieren.

Zu den Ursachen gehören beispielsweise die mit Leitpfeil versehenen Verkehrsinseln am Beginn der Auffahrten. Was eigentlich durch eine frühe Trennung von Ein- und Ausfahrts Spuren die Sicherheit erhöhen soll, wird bei unzureichender baulicher Gestaltung schnell zur Falle. Das gilt insbesondere bei schlechter Sicht, wenn das Fahrlicht vor dem Abbiegen geradeaus strahlt. Gäbe es derartige Verkehrsinseln nicht, würde angesichts des Rechtsfahrgebots selbst ein unter Alkoholeinfluss stehender Kraftfahrer kaum verleitet, die linke Fahrbahnseite anzusteuern. Wer

Eröffnungsansprache

gleichwohl die falsche Richtung eingeschlagen hat, muss auch nicht mit Hakenkrallen oder anderen martialischen Vorkehrungen gewaltsam ausgebremst werden. Reflektierendes in die Fahrbahn eingelassenes Rotlicht oder bei unübersichtlicher baulicher Gestaltung ausnahmsweise auch rote Ampeln würden zur Warnung völlig ausreichen.

Viele Problemfelder, viele Vorschläge und viele unterschiedliche Meinungen. Der Deutsche Verkehrsgerichtstag stellt sich seiner Verpflichtung, ihnen ein Forum zur offenen Diskussion zu bieten. 50 Verkehrsgerichtstage haben es bewiesen: Erfolge lassen sich nicht durch Lautstärke und Masse, sondern nur durch Substanz und Ausgewogenheit sichern. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen und uns einen erfolgreichen Tagungs-Verlauf. Der 51. Deutsche Verkehrsgerichtstag ist eröffnet!

Begrüßungsansprache des Oberbürgermeisters Dr. Oliver Junk

Es gilt das gesprochene Wort

Sehr geehrter Herr Präsident Nehm,
sehr geehrter Herr Generalbundesanwalt Range,
sehr geehrter Herr Minister Busemann,
liebe Gäste in der Stadt Goslar,
meine sehr verehrten Damen und Herren,

ich freue mich, Sie zum 51. Verkehrsgerichtstag hier in Goslar begrüßen zu dürfen und heiße Sie – auch im Namen von Rat und Verwaltung – ganz herzlich willkommen.

Ich begrüße sehr herzlich den Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages und der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft, Herrn Kay Nehm und die Vizepräsidentin Frau Dr. Gerda Müller sowie alle Vorstandskollegen.

Vielen Dank Ihnen und allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Verkehrsgerichtstages, dass Sie Goslar erneut als Gastgeber gewählt haben.

Herzlich willkommen auch Herrn Generalbundesanwalt Harald Range vom Bundesgerichtshof in Karlsruhe.

Ein weiterer Gruß gilt Herrn Professor Dr. Hartwig Steusloff, der gleich im Anschluss des Plenarvortrag halten wird.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, erlauben Sie mir ferner sehr, sehr herzlich zu begrüßen, den Justizminister des Landes Niedersachsen, Herrn Bernd Busemann. Lieber Herr Busemann, das Wahlergebnis vom vergangenen Sonntag erlaubt es mir leider nicht mehr, Sie – wie in den vergangenen Jahren und so wie in diesem Jahr – auch in den nächsten Jahren als Justizminister des Landes Niedersachsen hier zu begrüßen. Sie haben sich als Landtagsabgeordneter seit 1994, als niedersächsischer Kultusminister von 2003 bis 2008 und seit dem 26.02.2008 als Justizminister verdient gemacht – verdient gemacht um das Land Niedersachsen und verdient gemacht um die Stadt Goslar. Ich erinnern nur an die Ansiedlung des Zentralen Vollstreckungsgerichts in der Stadt Goslar.

Verehrter Herr Minister, Ich sage Ihnen sehr herzlichen Dank und hoffe, dass Sie auch in neuen, anderen Funktionen der Stadt Goslar gewogen bleiben.

Begrüßungsansprache

Ich begrüße die Kollegen des Rates und Verwaltung sowie die ehemalige Oberbürgermeisterin Frau Lattemann-Meyer. Begrüßen möchte ich außerdem die Vertreter der Medien, die bereits im Vorfeld wieder für eine rege Berichterstattung gesorgt haben.

Meine Damen, meine Herren, verehrte Gäste, die Stadt Goslar ist froh und stolz, von Anfang an Gastgeber einer so hochkarätigen Tagung sein zu dürfen. Der Deutsche Verkehrsgerichtstag ist gewissermaßen das Flaggschiff oder – um beim Straßenverkehr zu bleiben – der »Porsche« unter allen Kongressen und Tagungen, die hier in Goslar Jahr für Jahr stattfinden.

Im vergangenen Jahr haben wir an dieser Stelle gemeinsam mit dem Bundespräsidenten feierlich den 50. Jubiläums-Verkehrsgerichtstag eröffnet, der von einem hochwertigen Rahmenprogramm begleitet wurde, und den wir alle – so hoffe ich – noch in guter Erinnerung haben. Für mich war der 50. Deutsche Verkehrsgerichtstag vor einem Jahr eine der ersten, ganz großen Termine als neugewählter Oberbürgermeister. Aber nicht nur aufgrund dieser intensiven Erfahrung ist mir die Bedeutung der Verkehrsgerichtstage für die Stadt Goslar sehr wohl bewusst. Und wenn ich bei meinem Vergleich mit dem Porsche bleiben darf, dann leuchtet doch ein, dass ein solcher Schatz Pflege benötigt und dass dieser aber vor allem auch Jahr für Jahr finanzielle Unterstützung benötigt.

Die Stadt Goslar hat hier in den vergangenen Jahren mehr und mehr finanzielle Verantwortung verkleinert, an Sponsoren und die städtische Marketinggesellschaft weitergeben und nach meiner Bestandsaufnahme ist hier nun eine Grenze des Erträglichen für unsere Gäste erreicht worden. Wir, die Stadt Goslar, Oberbürgermeister und Ratspolitik müssen hier in Zukunft wieder ein stärkeres Bekenntnis abgeben und das lautet wie folgt: Möchten wir den Deutschen Verkehrsgerichtstag Goslar als Marke erhalten und auch für Goslar erhalten, das muss sich die Politik dazu auch wieder bekennen und dann muss die Stadt Goslar auch personelle und finanzielle Konzentration erhöhen. Ich selbst bin davon überzeugt und ich werde deshalb auch die Goslarer Kommunalpolitik davon überzeugen. Diesen Anspruch habe ich wenigstens.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich hatte im vergangenen Jahr hinreichend viel über die finanziellen Sorgen, den stockenden Motor, der Stadt berichtet und ich habe Ihnen angekündigt, dass wir kurzfristige Reparaturmaßnahmen einleiten werden. Nun, wir waren seit Ihrem Besuch in Bewegung und haben uns aus der einen oder anderen Sackgasse herausmanövriert, sind von der Bremse gegangen und heute kann ich Ihnen auch sagen, dass der Motor dieser Stadt nicht mehr unrund und auch nicht mehr untertourig läuft.

Ende November haben wir den Zukunftsvertrag zwischen der Stadt Goslar und dem Land Niedersachsen unterzeichnet, um unseren Haushalt langfristig zu entschulden. Die Landesregierung, verehrter Herr Minister, hat uns Anfang Januar knapp 44 Mio. Euro auf unser städtisches Konto überwiesen und so mit einem Schlag 75 Prozent unserer Liquiditätskredite getilgt. Parallel dazu haben wir gemeinsam mit unserer Nachbarstadt Vienenburg die Fusion beider Städte

zum 1. Januar 2014 beschlossen, d.h. wir bilden dann eine gemeinsame Stadt Goslar. Das bedeutet für den Deutschen Verkehrsgerichtstag, dass Sie in diesem Jahr zum letzten Mal in der »alten« Stadt Goslar tagen. Im nächsten Jahr werden wir um gut 10.000 Einwohner auf dann rund 51.000 Einwohner angewachsen sein. Verbunden ist dieser Zusammenschluss mit erheblichen finanziellen Vorteilen und einer effizienteren Aufgabenerledigung.

Mehr Gewicht bedeutet bei uns – und eben nicht wie im Automobilbau – weniger Sprit! Sie sehen also, wir haben den anschließenden Plenarvortrag von Herrn Prof. Steusloff mit dem Titel »Akku voll und los« schon einmal vorweggenommen, aber mit einem Ausrufezeichen und nicht mit einem Fragezeichen versehen. Und bei allen Neuerungen in unserer Stadt stand auch der Verkehrsgerichtstag bei der Vorbereitung dieser Tagung vor einer neuen Situation. Im letzten Sommer mussten wir das Odeon-Theater aufgrund verschiedener baulicher Mängel und Brandschutzvorgaben bis auf weiteres schließen und Sie, die Verkehrsexperten, wurden gewissermaßen umgeleitet und müssen auf die Kaiserpfalz als zusätzlichem Tagungsstandort ausweichen.

Ich bin mir der damit für Sie verbundenen Schwierigkeiten sehr bewusst und darf Ihnen versichern, dass wir uns um das Odeon kümmern und das Thema nicht aufs Abstellgleis schieben. Leider ist es nicht mit einem kleinen Reifenwechsel, sondern mit einer Rundumerneuerung verbunden. Ich bin allerdings sehr sicher, dass wir das Theater – und das Theater als Tagungsstätte – für die Stadt, für den Verkehrsgerichtstag und für viele andere Nutzer mehr erhalten werden.

Meine Damen und Herren, ich habe den Verkehrsgerichtstag eingangs als den »Porsche« unserer Tagungsveranstaltungen bezeichnet. Aber auch die niedersächsischen Philologen, die Energietage oder die Tage der Metallurgie, um nur einige wenige weitere Beispiele zu nennen, kommen regelmäßig nach Goslar. Viele überregionale Institutionen und Verbände halten in Goslar ihre Jahreskonferenzen ab. Das Tagungswesen ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für unsere Stadt und wir wollen und werden uns als Kongress- und Tagungsstandort weiter verbessern, verbessern müssen.

Das, was Goslar jetzt schon zu bieten hat, ist keinesfalls alles schlecht. Aber jeder neue Impuls kann uns in diesem Bereich nur voranbringen. Wir brauchen, um die Stadt Goslar als Tagungsstandort zu erhalten, zu sichern und um ihn auszubauen unbedingt neue Modellpaletten. Facelifting allein, sollte ganz kurzfristig an vielen Stellen zwar passieren, reicht nicht aus. Und das soll nicht nur ein Lippenbekenntnis sein. Wir wissen, dass wir einen enormen Bedarf an zusätzlichen Tagungsstätten und an zusätzlichen Hotelzimmern aller Kategorien haben.

Meine Damen und Herren, wenn Sie hier aus der breiten Fensterfront der Kaiserpfalz blicken, sehen Sie den großen Domparkplatz und rechts daneben die alten Waschbetongebäude der ehemaligen BGS-Kaserne – fürwahr kein besonders schöner Anblick, da werden wir uns wohl alle einig sein, auch wenn so viele Juristinnen und Juristen hier eine solche Einigkeit nicht erleichtern. Für dieses Areal laufen aktuell Planungen mit einem großen Projektentwickler. Die Grundidee ist es,

Begrüßungsansprache

die ehemalige Kaserne des Bundesgrenzschutzes in einen Nutzungsmix aus Wohnen, Hotel, Gastronomie und Handel zu entwickeln.

Die sogenannte Quartiersentwicklung am Domplatz kann unsere Stadt enorm verändern und voranbringen. Sie gibt eine Chance zur Stärkung der Handelslandschaft in Goslars Zentrum, eine Chance zu neuen Wohnquartieren, zu Hotel und Kongress. Und es gibt die Chance, eine städtebauliche Unzulänglichkeit zu beseitigen – denn so empfinde ich es – wenn PKW und Reisebusse auf unserem ehemaligen Dom stehen, auf einer Filetfläche für die Stadt, an einem Ort, wo man Wasser sprudeln hören und Espresso trinken möchte. Ob dieses Projekt in die Umsetzung geht oder nicht, das wollen wir in diesem Jahr prüfen und besprechen und dabei die Chancen und Risiken gegeneinander abwägen. Die Ampel blinkt aktuell gelb, ich hoffe, sie springt auf grün um.

Dass wir in Goslar schwierige Prozesse steuern und zukunftsweisende Entscheidungen treffen können, haben wir in den vergangenen Monaten bewiesen. Ich werde Ihnen auf jeden Fall im nächsten Jahr, beim 52. Verkehrsgerichtstag in Goslar, berichten, was sich getan hat, was sich tun wird.

Meine Damen und Herren, ich hoffe, Sie haben gespürt, dass wir in Goslar, in der historischen Kaiser- und Welterbestadt nicht nur mit dem Blick in den Rückspiegel beschäftigt sind, sondern vielmehr neue Wege und Straßen suchen. Und ich hoffe Sie haben auch gemerkt, dass wir lieber links als rechts fahren. Und das meine ich nicht parteipolitisch sondern vielmehr darauf bezogen, dass wir lieber auf der Überholspur fahren.

Ich wünsche dem diesjährigen 51. Verkehrsgerichtstag einen erfolgreichen Verlauf, richtungsweisende Ergebnisse und Ihnen allen einen angenehmen Aufenthalt in Goslar.

Ein herzliches Glück auf! Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Plenarvortrag zum 51. Deutschen Verkehrsgerichtstag am 24. Januar 2013

Prof. Dr. Hartwig Steusloff
Frauenhofer Institut für Optronik, Systemtechnik und Bildauswertung IOSB,
Karlsruhe, Stellvertretender Vorsitzender der DKE-Deutsche Kommission
Elektrotechnik, Elektronik, Informationstechnik

Akku voll.... Und los?
Technische und rechtliche Herausforderungen der Elektromobilität

Inhalt:

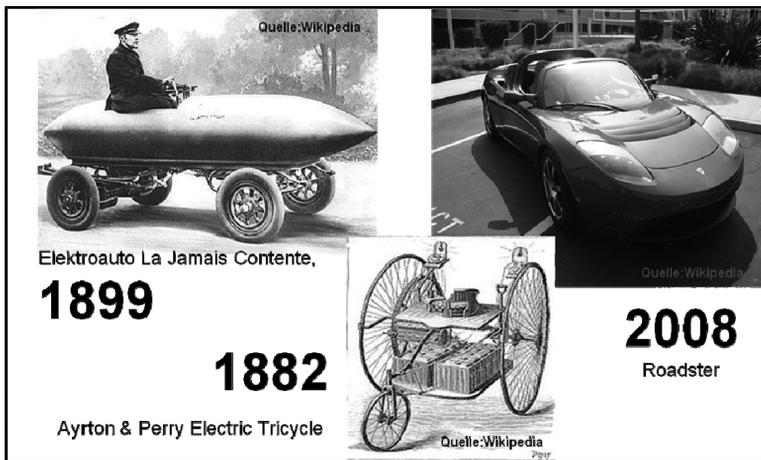
- **Elektromobilität basiert auf der Konvergenz von Technologien!**
- **Die Ziele der Elektromobilität**
- **Elektromobilität und ihr physikalisch-technischer Zusammenhang mit den »erneuerbaren« Energien**
- **Der energetische Wirkungsgrad: Verbrennungsmotor und Elektromotor**
- **Satz von der Erhaltung der Energie**
- **Energiespeicherung an Bord eines Elektrofahrzeuges**
- **Einordnung der Elektromobilität in Transport – bzw. Verkehrs – Systeme und Mobilitätsmärkte**
- **Die Normung im Bereich der Elektromobilität**
- **Rechtliche Herausforderungen**

Meine sehr verehrten Damen, meine Herren

derzeit vergeht kaum eine Woche ohne Beiträge in den Medien zur Energiewende. Mancher Medienkonsument wünscht sich (ich zitiere einen Leserbrief mit Bezug auf intelligente Versorgungsnetze aus einer Zeitschrift zum Technology Review): ».... Widmen Sie sich bitte wieder anderen Themen, denn es gibt sie reichlich – aber bitte nicht der Elektromobilität, denn auch dort läuft das Fass schon über! »Ende des Zitats – und für mich eine wirksame Motivation für meinen Vortrag.

Elektromobilität basiert auf der Konvergenz von Technologien!

Elektrisch angetriebene Fahrzeuge sind gar nicht so neu! Nach heutigem Verständnis ist Elektromobilität aber ein Systemansatz, dessen Konzepte und Wirkungen auf der Konvergenz zahlreicher Technologien basieren. Dazu gehören u.a. die Fahrzeugtechnik, die elektrische Antriebstechnik, die Technik der Energiespeicherung und die Verkehrssystemtechnik. Hinzu kommen horizontal integrierende Konvergenz-Disziplinen; als markantes Beispiel sei die Informationstechnik genannt, die so wichtige Themen wie den Datenschutz und die Datensicherheit einschließt. Die gesellschaftliche Akzeptanz neuer Technikfelder, wie der Elektromobilität, hängt aber auch wesentlich von ihrer Umsetzung in Gesetzgebung und Regulierung ab, eingeschlossen die Rechtsprechung. Grundlagen dazu sind, nicht zuletzt, Normen und Standards – für die technische Ausprägung in Produkten ebenso wie für die sozio-ökonomische Integration.



Die hohe Komplexität einer solchen Technologiekonvergenz ist schwer zu erfassen und noch schwerer darzustellen. Wir müssen dennoch dringend erreichen, dass die Gesellschaft, nicht zuletzt ihre Medien als Meinungsmacher, die Politiker als Regelssetzer sowie die Rechtsprechung zur Etablierung und Durchsetzung der Regeln, diese Komplexität so weit überschauen, wie es für eine konstruktive Zusammenarbeit aller Beteiligten aus den betroffenen Technologiefeldern notwendig ist.

Bei einer Anhörung der Enquete-Kommission »Internet und Digitale Gesellschaft« des Deutschen Bundestages zum Konvergenzthema »Interoperabilität« habe ich vorgetragen, dass (Zitat) »in den heute aktuellen und existentiellen sozialen, politischen und technischen Systemen die Funktionalität durch Kooperation

erbracht werden muss«. Ich werde diese Grundaussage für die Elektromobilität und an Hand der Fraunhofer-Initiative »Morgenstadt« verifizieren.

Deutsche Normungs-Roadmap Elektromobilität



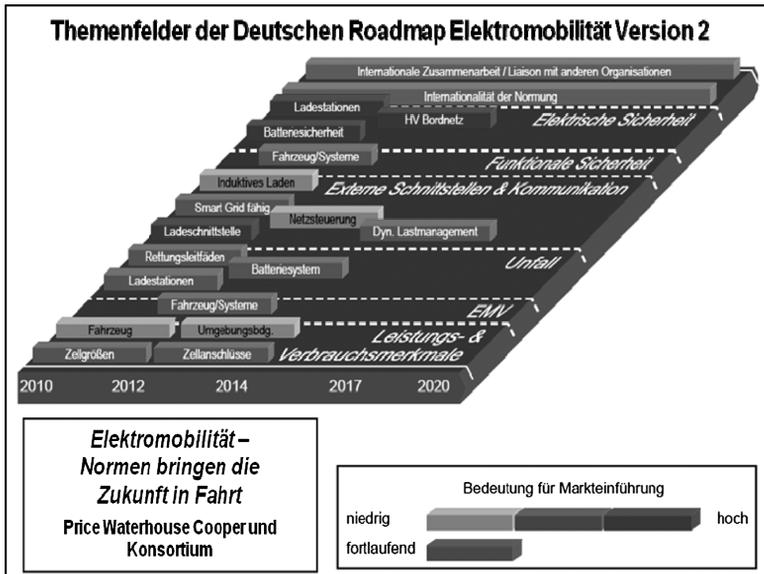
- **Version 1.0** veröffentlicht im November 2010
- **Roadmap ist ein Ergebnis der „AG 4 Normung, Standardisierung, Zertifizierung“ der (NPE)**
- **Einbeziehung verschiedener interessierter Kreise (Wirtschaft, Wissenschaft, Prüfeinrichtungen, Verbände, Bundeswirtschaftsministerium)**
- **Version 2.0** veröffentlicht im Februar 2012

Übersicht zum Inhalt

- Überblick Normungslandschaft
- Darstellung der verschiedenen systemtechnischen Aspekte der Elektromobilität (Antrieb, Komponenten, Ladestationen, Ladebetriebsarten, Sicherheit, etc.)
- Stand der Normung und Standardisierung und Identifizierung von White Spots
- Ableitung von Handlungsempfehlungen und Maßnahmen

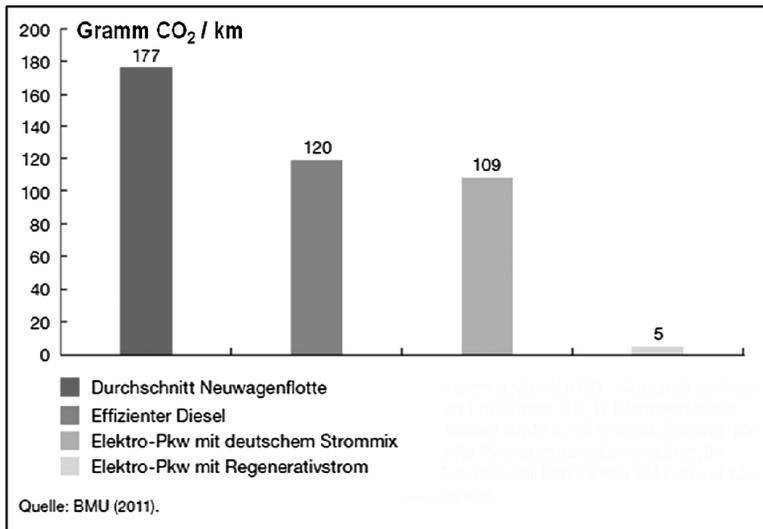
www.elektromobilitaet.din.de

Der Umgang mit Konvergenz erfordert zwingend eine frühzeitige **Normung** kritischer Schnittstellen und Funktionalitäten, in der Elektromobilität z.B. von Steckverbindern für den Energiefluss oder von Sicherheitsverfahren für den Informationsfluss. Die **DKE**, die **Deutsche Kommission Elektrotechnik, Elektronik und Informationstechnik**, hat daher schon vor ca. drei Jahren unter meinem Vorsitz den Lenkungskreis »Normung für die Elektromobilität« eingerichtet, der inzwischen zu einer Kommunikations- und Koordinationsplattform für alle beteiligten Stakeholder geworden ist. Im Auftrag der NPE, der **Nationalen Plattform »Elektromobilität«** im DIN, eine zweite, überarbeitete Version der deutschen »Normungsroadmap Elektromobilität« erarbeitet, jetzt auch in englischer Sprache. Die dort zusammengestellten strategischen Grundsätze betonen die internationale Kooperation und das Gebot einer zügigen Umsetzung von Normungsbedarf.



Die Themenfelder der Roadmap »Elektromobilität« umfassen die technischen Aspekte auf dem obenstehenden Bild, aus denen wir wichtige Einzelthemen noch diskutieren werden. Eine Ergänzung der sozio-ökonomischen Aspekte wurde im Auftrag des DIN von price waterhouse coopers, kurz »pwc«, erarbeitet. Ich werde speziell auf die rechtlichen Aspekte in der pwc-Studie noch ein wenig detaillierter eingehen, durchaus mit dem Gedanken an eine kooperative Vorgehensweise von rechtlicher und technischer Normensetzung, vielleicht sogar mit Einschluss eines gemeinsam betriebenen Assessmentprozesses.

Die DKE ist hier und heute vertreten durch ihren Hauptgeschäftsführer, Herrn Dr. Thies, und durch mich als stellvertretendem Vorsitzenden ihres Lenkungsausschusses. Wir freuen uns sehr über die Diskussion der technischen wie der verkehrsrechtlichen Konsequenzen der Elektromobilität durch den Deutschen Verkehrsgerichtstag. Daher möchte ich Ihnen, Herr Präsident, ausdrücklich danken für Ihre Einladung zu diesem Vortrag und für Ihre Offenheit für eine im Schwerpunkt technisch geprägte Diskussion. Um diese kommen wir aus meiner Sicht nicht herum, wenn wir gemeinsam zu guten Regelungen für die Elektromobilität kommen wollen.



Was sind die Ziele der Elektromobilität?

Unsere Bundeskanzlerin propagiert das Ziel von 1 Mio. Elektrofahrzeugen auf deutschen Straßen im Jahr 2020. Dadurch soll eine Reduktion des vom PKW-Verkehr erzeugten CO₂-Ausstoßes um 40 % erreicht werden. Zu den weiteren Zielen gehört eine Nutzung der Energiespeicher von ladenden Elektrofahrzeugen als Sekunden- oder Minutenreserve für die Stabilisierung des zukünftigen intelligenten Stromnetzes. Schließlich sei auf die Abnahmeverpflichtung von (so genannter) erneuerbarer Energie gemäß EEG hingewiesen, deren Erfüllung durch den Energiebedarf von 1 Mio Elektrofahrzeugen unterstützt wird. Und schließlich: Abgesehen von der Energie- und Antriebsart sollen Elektro-Autos ganz »normale« Fahrzeuge sein, die im Verkehr ohne Besonderheiten des Fahrverhaltens mitschwimmen und die an den Fahrer keine ungewöhnlichen oder ungewohnten Anforderungen stellen. Eine spezielle Fahrerlaubnis für Elektro-PKWs erübrigt sich also.

Mit dieser kurzen Einführung wollte ich die Elektromobilität als Konvergenzthema sowie als Baustein der Energiewende einordnen. Ich hoffe auf Ihre Zustimmung, wenn ich in diese Konvergenz das Verkehrsrecht durchaus einschließe.

Elektromobilität

und ihr physikalisch-technischer Zusammenhang mit den »erneuerbaren Energien«

Ein wenig Physik muss nun sein, um die Grundeigenschaften der Elektromobilität und ihren Zusammenhang mit den (so genannten) erneuerbaren Energien zu verstehen.

Zunächst: Was bedeutet Mobilität? Gestatten Sie mir, diese Frage stark vereinfacht so zu beantworten: »Mobilität« bezeichnet die Fähigkeit oder Funktionalität von Objekten, sich vom Ort »A« zum Ort »B« bewegen zu können. Der Objektbegriff, wie ihn u.a. die Informatik sehr erfolgreich nutzt, schließt physische Objekte, also Lebewesen und Güter, auch Fahrzeuge, ebenso ein wie Nachrichten, Informationen und Wissen.

Wobei sich mir – zunächst scherzhaft – immer mal wieder die Frage stellte, warum sich i.d.R. die Objekte »von A nach B« bewegen, dagegen die Bewegung »von B nach A« nur selten vorkommt. Was wird dann aus der ständig wachsenden Ansammlung von Objekten am Ort »B« und woher kommt der Nachschub von Objekten am Ort »A«? Nicht ohne Grund ist im Transportwesen der so genannte Umlauf von Transportmitteln ein zentrales Thema. Also doch keine nur scherzhaft anmutende Beobachtung! Mit ihr möchte ich nämlich schon hier auf die spezielle Fähigkeit von Elektrofahrzeugen zum *rekuperativen* Bremsen hinweisen, bei dem Bremsenergie elektrisch zurückgewonnen und gespeichert wird. Wenn nun etwa Ort »A« im Tal und Ort »B« auf einem Berg liegen, kann rekuperatives Bremsen während der Talfahrt von B nach A einen nennenswerten Teil der Energie für die nächste Bergfahrt von A nach B verfügbar machen.

Die Bewegung eines Objektes von einem Startort zu einem Zielort erfordert den Einsatz von Energie. Energie ist notwendig zur Beschleunigung des Objektes und zur Überwindung von Einflüssen, welche die Bewegung hemmen, wie z.B. Roll- oder Luftwiderstand, Steigungen oder Gegenwind. Ein gewünschter Stillstand des Objekts am Zielort erfordert die Entfernung seiner Bewegungsenergie durch Bremsen. Bewegungsenergie kann auf sehr unterschiedliche Art eingebracht werden, in Form von Wärmeenergie (freigesetzt durch Verbrennungsprozesse im Explosionsmotor) ebenso wie von elektrischer Energie (aus der Bewegung von Magnetfeldern) in Elektromaschinen.

Die Entfernung der Bewegungsenergie aus einem Objekt kann z.B. mit Hilfe der bekannten Scheibenbremse geschehen, also durch Umwandlung in Wärmeenergie mittels Reibung und deren Abführung in die Umgebung durch Luftkühlung der Bremsscheibe. Ein 1,5 to schweres und 200 km/h schnelles Fahrzeug enthält eine Bewegungsenergie von ca. 250 KWh, was dem Monatsbedarf eines 2-Familien-Haushaltes an elektrischer Energie entspricht. Diese Bewegungsenergie sollte beim Abbremsen gespeichert werden, statt sie an die Umwelt abzugeben. Dazu dient das rekuperative, »elektrische« Bremsen. Dabei werden die Antriebsmotoren von Elektrofahrzeugen durch die Fahrzeugräder angetrieben, laufen also im Generatorbetrieb. Die so erzeugte elektrische Energie wird an Bord im Fahr-Akku gespeichert

und erweitert die elektrische Reichweite. Ähnlich gewinnt übrigens die Bahn Bremsenergie zurück, allerdings ohne sie an Bord zu speichern. Vielmehr findet über die Oberleitung eine Rückspeisung der Energie in das Bahnnetz statt, die direkt von anderen Zügen mit aktuellem Energiebedarf aufgenommen wird.

Die Ladegeschwindigkeit von Akkus (im Elektrofahrzeug) begrenzt jedoch die Aufnahme kurzzeitig anfallender Bremsenergie. Bei normaler Fahrt sollte aber der Gesamt-Energieverbrauch bis zu 10 % aus Bremsenergie abzudecken sein. Dies ist eine pauschale Abschätzung anhand von der DB veröffentlichter Daten: Die Bahn hat 2009 ca. 8 % ihres Energiebedarfes aus Bremsenergie bezogen. Das ist nur, ich wiederhole mich, durch elektrischen Antrieb möglich.

Bei allen diesen Umwandlungen der Energieform gilt (aus der Physik) der

Satz von der Erhaltung der Energie

Energie kann weder »erzeugt« noch »vernichtet« noch »verbraucht« sondern nur in verschiedene Energie*formen* umgewandelt werden. Beim Elektrofahrzeug z.B. wird während der Fahrt ständig Bewegungsenergie in elektrische Energie (rekuperatives Bremsen) oder, umgekehrt, elektrische Energie in Bewegungsenergie (Beschleunigen) umgewandelt. Deshalb gibt es, streng genommen, auch keine »erneuerbaren Energien«! Es geht immer nur um das *Umwandeln vorhandener Energie in eine Energieform, die für die jeweilige Nutzung am besten geeignet ist.*

Fast alle Energie, die wir auf unserer Erde nutzen, stammt in irgendeiner Form von der Sonne und ist somit nur bei Beschränkung unseres Gesichtskreises auf die Erde »erneuerbar«; die wichtigste Ausnahme ist übrigens die Kernspaltung, aus der die Sonne ihre Strahlungsenergie gewinnt und die aus Sicht der Sonne selbst keineswegs »erneuerbar« ist. Ein anderes Beispiel auf der Erde: Im Verbrennungsmotor wird die im Benzin *chemisch gebundene, mittels Wärmestrahlung der Sonne entstandene* Energie in einer ersten Stufe durch Verbrennung mit Luftsauerstoff erneut in Wärmeenergie umgewandelt, um dann durch Kolben, Pleuel und Kurbelwelle in die gewünschte Bewegungsenergie umgesetzt zu werden.

Sehr viel direkter funktioniert die Umwandlung elektrischer Energie in Bewegungsenergie durch einen Elektromotor, wenn *elektrische Energie* für die gewünschte Nutzung direkt verfügbar ist. Bei stationärer Nutzung sprechen wir vom »Strom aus der Steckdose«, auf dessen Verfügbarkeit wir uns – in übrigens besorgniserregendem Maße – verlassen. Für die mobile Nutzung im PKW wäre leitungsgebundener Strom aber problematisch. Er würde zumindest, wie bei den Bahnen, eine Trasse zur Installation etwa einer Oberleitung erfordern. Als Alternative bleibt nur die Speicherung an Bord mit Hilfe eines ausreichend bemessenen Akkus.

Hier wird der Wirkungsgrad entscheidend!

Energie-Umformungsprozesse wandeln eine verfügbare Energieform realiter nie *vollständig* in die gewünschte Ziel-Energieform um! Hier zwei Szenarien:

1. Beim *Verbrennen von Benzin im Kolbenmotor* entsteht, wie wir Alle wissen, außer der gewünschten Bewegungsenergie noch Verlustwärme. Diese wird über

den Kühler an die Umgebungsluft abgeführt. Diese Verlustwärme macht mehr als die Hälfte der im Benzin enthaltenen Energie aus! Weiter entstehen Abgase, insbesondere CO₂, Stickoxide (NO_x) und Kohlenmonoxid (CO) aber auch unverbrannter Kraftstoff, die im Katalysator, soweit möglich, in weniger schädliche Stoffe umgewandelt werden. Diese Abgasreinigung kostet zusätzlich Energie, so dass der energetische Gesamt-Wirkungsgrad auch moderner fossil angetriebener Fahrzeuge bei höchstens 40 % liegt. EURO 6 mit seinem Ziel einer Absenkung der Stickoxide (NO_x) wird zusätzlichen energetischen Aufwand erfordern. Berücksichtigen wir, wie bei allen Straßenfahrzeugen notwendig, die Getriebe- und Rollverluste sowie die Energie zur Herstellung von Kraftstoff, so verbleiben *weniger als 30 %* der eingesetzten fossilen Primärenergie für den Vortrieb des Fahrzeugs.

2. Der Antrieb eines Elektro-PKWs hat dagegen einen Wirkungsgrad von ca. 95 %, wenn die Energie direkt aus Wind oder Photovoltaik kommt. Nach Abzug der Getriebe- und Rollverluste gelangen immer noch mehr als 85 % der elektrischen Antriebsenergie auf die Straße. Die Sonne liefert ihre Primärenergie für das System »Erde« global »umsonst«, in diesem Sinne also tatsächlich in erneuerbarer Form als Wind und Strahlung. Berücksichtigen wir zusätzlich die Energie für die Herstellung der Windmühlen bzw. Solarpanel, würde das den Gesamtwirkungsgrad auf ca. 75 % verringern.

Fazit: *Der Wirkungsgrad eines mit erneuerbarer elektrischer Energie »betankten« Elektrofahrzeuges ist etwa drei Mal höher als derjenige eines mit Benzin angetriebenen Autos. Gleichzeitig entstehen dabei vom Fahrzeug aus keine unmittelbaren Emissionen (auch kein Lärm!).* Nebenbei erkennen Sie, wie wichtig eine vollständige Berücksichtigung aller Einflussgrößen eines Systempfades ist. Herr Dr. Thies stellt das qualitativ gerne mit den Worten dar: »Wir wandeln die Drehung der Windmühlen direkt in die Drehung der Räder von Elektrofahrzeugen um.«

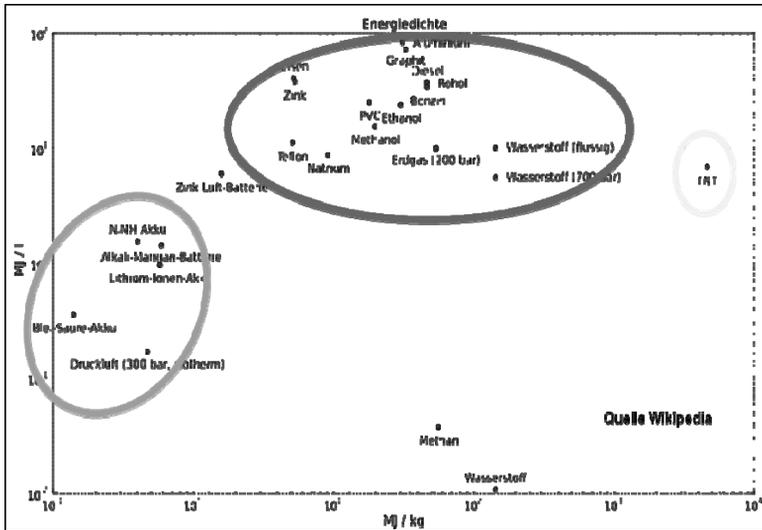
Wird ein Elektrofahrzeug dagegen mit fossil erzeugter elektrischer Energie »betankt«, müssen die Erzeugungsverluste des Kraftwerks berücksichtigt werden. Je nach dessen Typ und Alter gehen dabei zwischen 20 % und 60 % der Primärenergie (in Form von Kohle, Gas, Öl oder Kernenergie) als Wärmeenergie an die Umwelt verloren. Ebenso fallen dann die energetischen Aufwände für die Abgasreinigung im Kraftwerk an. Dort ist diese allerdings großtechnisch mit höherem Wirkungsgrad realisierbar als bei den Katalysatoren unserer PKWs.

Damit ist der Strom direkt aus Wind und Photovoltaik, also ohne einen zwischengeschalteten Verbrennungsprozess, ein unschlagbares Argument für den Elektroantrieb bei PKWs, wenn das Problem der

Energiespeicherung an Bord eines Elektrofahrzeuges

gelöst wäre! Ich rede jetzt noch nicht von speziellen technologischen Aspekten, sondern von der *Notwendigkeit der Energiebevorratung im Fahrzeug*. Diese wird dann notwendig, wenn wir uns mit ihm möglichst unbegrenzt in der Fläche bewegen,

eine strikte Trassenbindung also nicht akzeptieren wollen. Das Automobil gilt als Mittel zum Ausleben der Individualität – einschließlich der Freiheit, im Stau zu stehen sowie Risiken für Leib und Leben zu akzeptieren. Dazu muss das Fahrzeug mit einem auf seine Nutzungsziele bezogenen, ausreichenden Energievorrat an Bord ausgestattet sein, wobei zunächst die Eignung von Energieträgern zu bewerten ist.



Ein wichtiges Bewertungskriterium ist die Energiedichte, gemessen z.B. in kWh/kg, und, daran gekoppelt, die projektier- und erzielbare Reichweite eines Fahrzeuges. Für Elektromobile sind vor allem interessant die verschiedenen elektrochemischen Speicher, vulgo die »Akkus«, deren Energiedichte den flüssigen chemischen Energieträgern, wie Benzin, allerdings weit unterlegen ist. Die Spitze markieren der Wasserstoff und das TNT, wenn auch beim Wasserstoff ohne die Berücksichtigung des aufwändigen und schweren Tanks. Und TNT ist zwar noch gehaltvoller, für den Straßenverkehr als Treibstoff aber eher problematisch.

Der Vergleich der Energiedichte von Akkus mit derjenigen von Tankfüllungen mit üblichen flüssigen Brennstoffen ist allerdings in so fern unfair gegenüber dem Akku, weil das Verbrennen von fossilen Treibstoffen i.d.R. mit Sauerstoff aus der Umgebungsluft geschieht, beim Benzinmotor im Verhältnis von 1:10 bis 1:20. Für die Verbrennung von 1 kg Benzin sind also bis zu 20 kg oder ca. 24 m³ Luft erforderlich! Dieser Luftanteil ist aber immer und überall auf der Erdoberfläche verfügbar, so wie wir ja auch überall atmen können. Da er für die Verbrennung bedarfsweise aus der Umgebung entnommen wird, trägt er nicht zur Masse des an Bord mitzuführenden Energievorrates bei. Falls wir auf dem Mond mit Kerosin fahren wollten, müssten wir flüssigen Sauerstoff mitführen. Für ein Elektrofahrzeug

würde dagegen der Titel meines Vortrages gelten: »Akku voll-und los!« Denn im z.B. Lithium-Polymer-Akku ist direkt und ohne weitere Zutaten nutzbare elektrische Energie gespeichert. Erst neuere Speichertechniken, wie der Lithium-Luft-Akku, nutzen Sauerstoff aus der Umgebungsluft für ihren internen Speicherprozess.

Das Auf- und Entladen von Fahrzeug-Akkus braucht Zeit, genügend Ladeleistung und geeignete, genormte Steckverbindungen. Hier gibt es leider schon wieder eine Vielfalt von Steckern, die allerdings bisher durch die Normung in Grenzen gehalten werden konnte. Das Laden der erforderlichen Energie von ca. 15 KWh für eine Fahrstrecke von etwa 80 km dauert beim einphasigen Laden aus der Schuko-Dose in »Oma's Keller« oder »Opa's Garage« je nach Typ und Zustand des Akkus zwischen 4 und 6 Stunden. Wegen der Bauart dieser Steckdosen ist die Ladeleistung nämlich auf 2,3 KW begrenzt. Schnellladefähige Akkus lassen sich mit bis zu ca. 10 KW laden, nehmen die 15 KWh also in ca. 2 Stunden auf. Extrem kurze Ladezeiten von etwa 30 min mit 25 KW wurden schon erzielt, sind aber nur mit speziellen Netzanschlüssen und Ladesteckern machbar. Auch setzen solche Schnellladungen geeignete Akkus voraus, die dennoch eine genügende Anzahl von Ladezyklen gestatten. Ladezeiten, die denen des Tankens von Benzin nahekommen, sind mit derzeitigen Akkus in Serie nicht realisierbar. Selbst mit unendlich viel Leistung wäre ein Akku nicht in beliebig kurzer Zeit aufladbar, was auch die Aufnahme von hoher und kurzzeitig anfallender Bremsenergie, etwa bei Vollbremsungen, beeinträchtigt.



Je schneller ein Akku geladen werden kann, umso schneller kann er auch entladen werden. Zu berücksichtigen ist dies im Falle äußerer oder innerer Kurzschlüsse, z.B. als Folge eines Unfalls, wo durch sehr hohe Ströme Brandgefahr besteht. Soviel sei aber konstatiert: In Deutschland hat es bisher während einer normalen (bestimmungsgemäßen) Fahrt keinen Brand eines Lithium-Akkus gegeben! Neue Technologien bringen natürlich auch neue Risiken, denen wir aber in Deutschland und auch weltweit, besonders auch in den USA, mit rigiden Prüfvorschriften begegnen. Der VDE hat, neben anderen Unternehmen und Forschungseinrichtungen dazu im vergangenen Jahr für fast 11 Mio€ ein Batterie-Testzentrum und die entsprechende

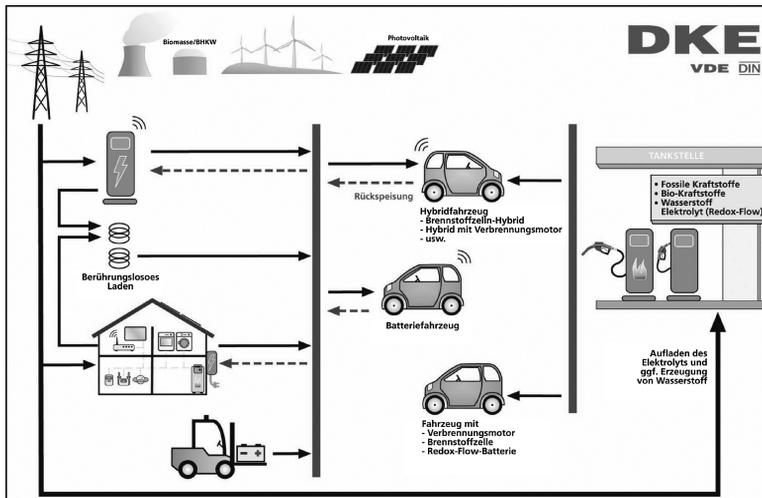
Expertise aufgebaut und arbeitet eng mit der Forschung und der Normung zusammen.

Auch ein Lithium-Polymer-Akku erwärmt sich bei der Ladung und Entladung, muss also entsprechend gekühlt werden. Diese Kühlung muss sichergestellt werden, u.a. durch ein umfassendes Batteriemangement, das sowohl die Energiereserven zuverlässig anzeigt wie auch bei sich entwickelnden Störungen aller Art frühzeitig warnt. Hier sind insbesondere die Forschung aber ebenso die Hersteller aktiv. Diese somit im Betrieb notwendige Kühlung belastet die Energiebilanz des Akkus. Im Winter kann die erwärmte Kühlluft zum Heizen verwendet werden, im Sommer muss sie aber an die Umgebung abgeführt werden.

Meine Damen und Herren, ich hoffe, dass Sie diesen Ausflug in die Physik und Elektrotechnik spannend fanden. Denn genau diese Phänomene der chemisch oder elektrisch gespeicherten Antriebsenergie sind wesentliche Konstituenten für die

Einordnung der Elektromobilität in Transport – bzw. Verkehrs – Systeme und Mobilitätsmärkte

Ich habe Ihnen, so hoffe ich, deutlich machen können, dass Mobilität in absehbarer Zukunft nicht allein auf die Elektromobilität setzen kann. Wir werden auf absehbare Zeit elektrisch und fossil betriebene Transporteinrichtungen nebeneinander benötigen. Daher müssen wir sowohl die Bereitstellung elektrischer Energie aus intelligenten Netzen (Smart Grids) wie auch die Bereitstellung fossiler Energie sicherstellen, wie es das nebenstehende Bild deutlich macht. *Bei den so genannten Hybridfahrzeugen begegnen sich diese Welten explizit*; ich komme gleich darauf zu sprechen.



Interessant ist die Einschätzung des zukünftigen Verkehrsmixes. Dazu hat die Wirtschaftswoche ganz aktuell berichtet, dass zum Einen die USA im Wachstum der Zulassungszahlen von Elektrofahrzeugen uns gegenüber mit einem Faktor von etwa drei deutlich voraus sind in der Umsetzung ihrer Energiewende, trotz Öllobby und großen Anstrengungen zum Ausbau der Ölförderung mit neuen Technologien. Ein Grund dafür ist die aktive Förderung durch den Staat (siehe Manager-Magazin vom Dezember 2012 und Wirtschaftswoche Januar 2013). Bei der Analyse des Herstellermarktes liegen die Japaner eindeutig vorne. Diese Marktfragen will ich hier aber im Detail nicht aufgreifen und auch nicht nach dem Staat rufen. In der Normung gilt: »Wer die Norm hat, hat den Markt!« Mit unserem erst kleinen und stagnierenden Heimatmarkt der Elektromobilität haben wir es schwerer, aus Deutschland heraus die Normen weltweit zu setzen. Wir waren dennoch recht erfolgreich! Und wir setzen auf die Ankündigungen deutscher Hersteller, dass *2013 das Jahr der Elektromobilität* sein wird. Für die fernere Zukunft lautet die Prognose, dass in der oberen Mittelklasse der so genannte Plug-In-Hybrid überwiegen wird, während in der Kompaktklasse der Verbrennungsmotor einen deutlichen Anteil behält. Aber – wie Karl Valentin sagte: »Vorhersagen sind ungewiss, besonders wenn sie die Zukunft betreffen.«

Das Elektromobil im Verkehr

Wie kommt denn nun das Elektromobil »daher«, wie man im Süden unseres Landes sagen würde? Eigentlich recht unspektakulär! Der elektrisch angetriebene PKW unterscheidet sich zunächst rein äußerlich und im Verkehr kaum von einem üblichen PKW der Mittel- oder Kompaktklasse. Steigt man ein, so findet man statt des vertrauten »Zündschlosses« eine »EIN/AUS«-Taste. Nach deren Betätigung sehen wir uns einer Fülle oder auch Überfülle von Statusinformationen gegenüber, u.a. zu den Elementen des Antriebsstrangs und zu einer mächtigen Batterie. Das Betätigen der »EIN/AUS«-Taste erzeugt überraschender Weise keine spür- oder hörbare Reaktion! Zu den Anzeigen gesellt sich die aktuelle Traktionskonfiguration. Nach Einlegen der Fahrstufe »Drive« veranlasst das »Gaspedal«, je nach Temperament des Fahrers und des Fahrzeuges, einen überraschend rasanten Start: Heutige Elektrofahrzeuge beschleunigen von 0 auf 100 km/h in 4 bis 9 Sekunden, was auch manchem fossil angetriebenen Sportwagen durchaus Respekt abnötigt.

Das nächste überraschende Erlebnis: Elektrofahrzeuge gleiten geschmeidig und, je nach Straßenzustand, fast laut- und vibrationslos im fließenden Verkehr. Sie fahren sich wie ein Automatik-PKW, mit sehr gutem Komfort, nach Aussage eines Bekannten und nach meiner eigenen Erfahrung »wie eine Sänfte«! Und das in einer Kompakt- oder Mittelklasse.

Beeindruckend ist die fortlaufende Darstellung der Energieflüsse (Beschleunigung und rekuperatives Bremsen) auf dem Display! Je nach Fahrzeugtyp wandert der Blick auch immer öfter zum Batterie-Ladezustand, der durch die Rekuperation von Bremsenergie gar nicht so schnell abnimmt, wie intuitiv befürchtet. Der Fahrer eines Hybridfahrzeuges, das ich gleich ansprechen werde von dem gleich die Rede

sein wird, kann hier allerdings entspannter sein. Ein reines Akkufahrzeug erfordert jedoch eine gewisse Reiseplanung in Reichweite und Zeit, aus den soeben diskutierten Gründen. Insgesamt also ein Vergnügen und ein positives Erlebnis, wobei die Verkehrsteilnehmer in der Umgebung wahrscheinlich gar nicht bemerken, dass sie zusammen mit einem Elektrofahrzeug unterwegs sind.

Mit heute verfügbaren und bezahlbaren Speicher- und Antriebstechnologien ist für einen Batteriebetrieb ein Energieaufwand von ca. 15 kWh pro 100 km Fahrstrecke mit mittleren Eigenschaften (Steigungen etc.) ein realistischer Ansatz. Diese Energiemenge lässt sich in einem PKW der Mittelklasse mittels eines Lithium-Polymer-Akkus so unterbringen, dass die Fahrzeugeigenschaften, insbesondere sein Gewicht, in sinnvollem Rahmen bleiben. Die Ladezeit für einen solchen Akku liegt, je nach Restladung, bei 3 bis 6 Stunden. Erfreulich ist die Kostensituation: Mit Haushaltsstrom geladen, verursacht ein Elektrofahrzeug Energiekosten von aktuell ca. 4,50 Euro/100 km, während für ein Benzinauto der Mittelklasse etwa die doppelten Kosten anfallen. Dieses Fazit bestimmt aber auch wesentlich die Mission einer auf rein elektrischer Energiespeicherung ausgerichteten Elektromobilität.

Mit diesem Streifzug durch Physik und Technik der Elektromobilität, meine Damen und Herren, haben wir das Rüstzeug für das ganz wichtige energetische und umweltbezogene Verständnis dieser aufstrebenden Mobilitätsform. Wie wird sich diese Art von Mobilität in unsere Zukunft einfügen?

Initiative ist eingebettet in den Aktionsplan für die Hightech-Strategie 2020, der am 28. März 2012 im Kabinett beschlossen wurde. Darin zehn Zukunftsprojekte als zentrale Innovationsvorhaben der Bundesregierung aufgeführt.

**»Die CO₂-neutrale, energieeffiziente und klimaangepasste Stadt (Morgenstadt)«
ist eines der wichtigsten politischen Zukunftsthemen**

- ↳ **Federführende Ressorts: BMBF, BMVBS**
- ↳ **Mitwirkende Ressorts: BMWI, BMU**
- ↳ **Bis 2015: bis zu 560 Mio. Euro als Budget vorgesehen.**
- ↳ **Nationale Plattform Morgenstadt wird im Frühjahr 2013 durch BMBF und BMVBS gegründet.**
- ↳ **Die Geschäftsstelle wird von Fraunhofer und DfU betrieben**
- ↳ **www.hightech-strategie.de/_media/HTS-Aktionsplan.pdf**



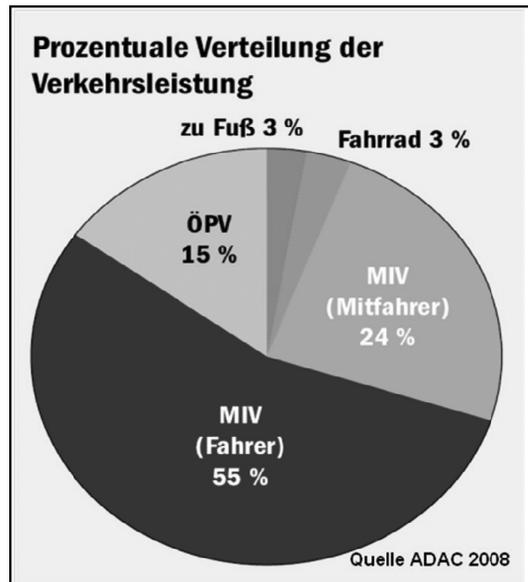
Die Mission der Elektromobilität in der Morgenstadt

Lassen Sie mich dazu die Ideen zu einer Forschungsinitiative »**Leben in der Morgenstadt**« der Fraunhofer Gesellschaft zurückgreifen, die uns der soeben ausgeschiedene Präsident, Herr Prof. Bullinger, in's Fraunhofer-Stammbuch geschrieben hat. Die Initiative ist eingebettet in den Aktionsplan der Bundesregierung

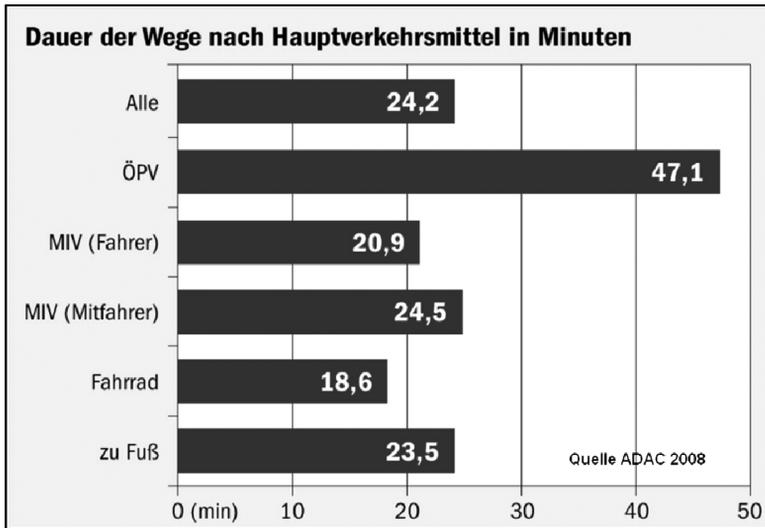
für die Hightech-Strategie 2020, der am 28. März 2012 im Kabinett beschlossen wurde. Darin werden zehn Zukunftsprojekte als zentrale Innovationsvorhaben der Bundesregierung aufgeführt. Zu den wichtigsten gehört *die* CO₂-neutrale, energieeffiziente und klimaangepasste Stadt (Morgenstadt, siehe vorstehendes Bild). Diese Initiative der Fraunhofer Gesellschaft ist ein Bekenntnis zur Technikkonvergenz und schließt die Elektromobilität zur Realisierung effizienter, multi-modaler Verkehrssysteme ein. Auf Grund der soeben diskutierten technischen Eigenschaften der Elektromobilität ist diese ein unverzichtbarer Baustein für die Morgenstadt. Sie, die Elektromobilität, muss dazu allerdings sachgerecht in das Gesamtsystem integriert werden! Ein Buch dazu ist soeben im Hanser-Verlag erschienen.

Wenn wir die Morgenstadt als ein urbanes Gebilde mit einem weiten Umland ansehen, in dem sich vielfältige Lebensbereiche der Menschen untereinander, zwischen Subzentren und hin zum Oberzentrum vernetzen, wird evident, dass dem Kurzstrecken-Individualverkehr eine wichtige Bedeutung zuwächst. Diese Aufgabe wird heute durch die sehr erfolgreichen innerstädtischen multimodalen Nahverkehrssysteme wahr genommen. Als Bahnen decken sie allerdings die für den Individualverkehr so wichtige »letzte Meile« nicht immer ausreichend ab. Ich empfehle dazu die Studie des ADAC aus dem Jahr 2008 zum Thema »Mobilität in Deutschland«, aus der ich einige Ergebnisse entnehme.

Bei einer mittleren Wegstrecke für Arbeitswege von ca. 17 km und für Ausbildungswege von ca. 8 km, die im Wochenschnitt täglich vier Mal zurückgelegt werden, ist das Batterie-basierte Elektrofahrzeug von seinen Leistungsdaten her der ideale Verkehrsträger für den Individualverkehr in der Morgenstadt. Dies belegt sehr eindrucksvoll eine Graphik aus der genannten ADAC-Studie, welche die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmodi darstellt. Es ist ersichtlich, dass der motorisierte Individualverkehr nach wie vor eine tragende Rolle im Verkehrsmix der Morgenstadt spielt.



Bei einer Analyse der mit dem Transportmittel »Fahrrad« zurückgelegten Wege fällt auf, dass es im Innenstadtbereich durchaus mithalten kann. Hier ist die elektro-mobile Ausführung, das Elektrorad, aktuell von besonderem Interesse. Es wird als Fahrrad mit elektrischem Hilfsmotor »PEDELEC« genannt. Oder es fährt als »Elektro-Bike« ohne die Notwendigkeit des Mit-Tretens rein elektrisch. PEDELECS sind in Asien inzwischen weit verbreitet, führen auf den ohnehin überfüllten Bürgersteigen zunehmend zu unerwarteten und ernsten Kollisionen mit Fußgängern und werden deshalb als »Der lautlose Tod« apostrophiert. PEDELECS, scherzhaft auch als »betreutes Strampeln« bezeichnet, und erst recht E-Bikes weisen beachtliche Fahrleistungen auf. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt bei PEDELECS 25 km/h, bei E-Bikes bis 45 km/h; die Reichweite liegt bei bis zu 20 km. Die Ladeeinrichtungen sind für die Haushaltssteckdose ausgelegt; dennoch werden sie in Asien auch im Freien benutzt und dies nicht nur bei trockenem Wetter!



Das Fahren ist zunächst gewöhnungsbedürftig, weil die Bremsen für beide Räder oft als Handbremsen ausgelegt sind und die gewohnte Rücktrittbremse fehlt. Die rechte Hand ist also mit dem »Gas«-griff und mit der Hinterradbremse beschäftigt, was bei der hohen Beschleunigung des Elektrorades durchaus Reaktionskonflikte erzeugen kann, insbesondere beim Anfahren. Man sollte sein PEDELEC besser erst einmal in einer stillen Seitenstraße erproben, bevor man sich auf die Straße bzw. einen frequentierten Radweg begibt.

Um die Verkehrssicherheit der Elektroräder zu wahren, fallen die schnelleren und leistungsfähigeren E-Bikes in die Klasse der Kleinkrafträder und erfordern den Mofa-Führerschein sowie eine Versicherung. Für mich unverständlich, besteht bei PEDELECs, da zur Klasse der Fahrräder gehörig, keine Helmpflicht! Allerdings existieren Urteile, die dem Benutzer eines Elektrorades eine Mitschuld zusprechen, wenn er bei einem Unfall keinen Helm getragen hat.

Fahrräder sind traditionell Objekte für die individuelle Ausgestaltung, um nicht zu sagen »für Bastler«. Eine ABE gibt es nach meiner Kenntnis zumindest für PEDELECs nicht. Bei den eben genannten Leistungsdaten ist dies m.E. kritisch. Ich möchte nicht der Überregulierung das Wort reden, aber daran erinnern, dass die Fahrradbeleuchtung inzwischen zu Recht ja auch minimalen Regeln unterliegt.

Es ist leicht vorstellbar, dass die Elektroräder als Komponente der Elektromobilität in der Morgenstadt einen wichtigen Beitrag zum Individualverkehr leisten werden. Beim Elektromobilitätskongress der Messe Graz im Jahr 2011 wurde klar ausgesprochen, dass die Elektromobile, also die E-PKWs und die Elektroräder, sich ganz besonders für Pendler eignen, die im Umkreis von bis zu 80 km zwischen

Arbeitsplatz und Wohnung werktäglich unterwegs sein müssen. Da Pendler ihre Fahrzeuge zu Hause oder an der Arbeitsstelle aufladen können, ist eine zusätzliche Lade-Infrastruktur im öffentlichen Raum kaum erforderlich.

Damit unterstützt die Elektromobilität in idealer Weise die Ziele der Morgenstadt:

– *Sie verursacht keine Emissionen im urbanen Bereich:*

- Keine Verbrennungsabgase und – verluste;
- speziell keinen CO₂-Ausstoß und keinen Feinstaub im Fahrbetrieb;
- sehr geringe Geräuschemission.

Die heute auf den PKW bezogene Umweltzone in der Innenstadt ist für Elektromobile, auch für e-Bikes, somit nicht relevant.

– *Sie bietet hohe Energie-Effizienz,*

- insbesondere beim unmittelbaren Einsatz von elektrischer Energie aus Wind und Sonne;
- zusätzlich wird die Energieeffizienz durch Rekuperation gesteigert.

Was aber geschieht, wenn wir die Morgenstadt verlassen und Distanzen zurücklegen wollen oder müssen, die über den Einzugsbereich der Morgenstadt hinausgehen? Wenn also die rein Batterie-elektrische Energiespeicherung an Bord für ein solches Mobilitätsziel nicht ausreicht und wegen der Ladezeiten ein »Nachtanken« unterwegs aus Gründen der Zeiteffizienz zumindest problematisch ist?

Wir diskutieren vier

Lösungen für die Langstrecke.

1. *Der Wechselakku:*

Eine noch auszubauende Infrastruktur ermöglicht den schnellen Austausch eines fast leeren Wechsel-Akkus gegen einen vorab schon geladenen Wechsel-Akku in einer Akku-Wechselstation, die z.B. bei Tankstellen angesiedelt sein könnte.

Diese Idee wird bereits kommerziell verfolgt. Dem unmittelbaren Vorteil der Zeiteffizienz stehen die Investitionen und die Notwendigkeit gegenüber, den Aufnahmeaum für den Wechsel-Akku im Fahrzeug zu normen und damit den Fahrzeugdesignern Vorgaben machen zu müssen. Solche Wechselakkus bieten eine mit dem Akkuvolumen festgelegte Energiemenge und müssen somit für unterschiedliche Energiebedarfe mehr oder weniger häufig gewechselt werden, im Schnitt nach jeweils 80 bis 100 km Fahrstrecke! Das erfordert die energie-logistische Planung einer Langstreckenfahrt – mit allen Unwägbarkeiten des Verkehrsablaufes. Schließlich sind die Akku-Wechselstationen, je nach Anzahl der nachzuladenden Wechseleinheiten pro Tag, mit einer elektrischen Anschlussleistung auszustatten, über die zumindest die heutigen Tankstellen nicht verfügen.

2. *Die zweite Antwort stellen Ladesäulen im öffentlich zugänglichen Bereich dar,* also auf Parkplätzen, in Parkhäusern sowie auf privaten Grundstücken, u.a. in den existierenden Tankstellen oder auch bei Hotels und Gaststätten. Diese Lade-Infrastruktur wird sinnvoller Weise privat finanziert, erfordert aber einen

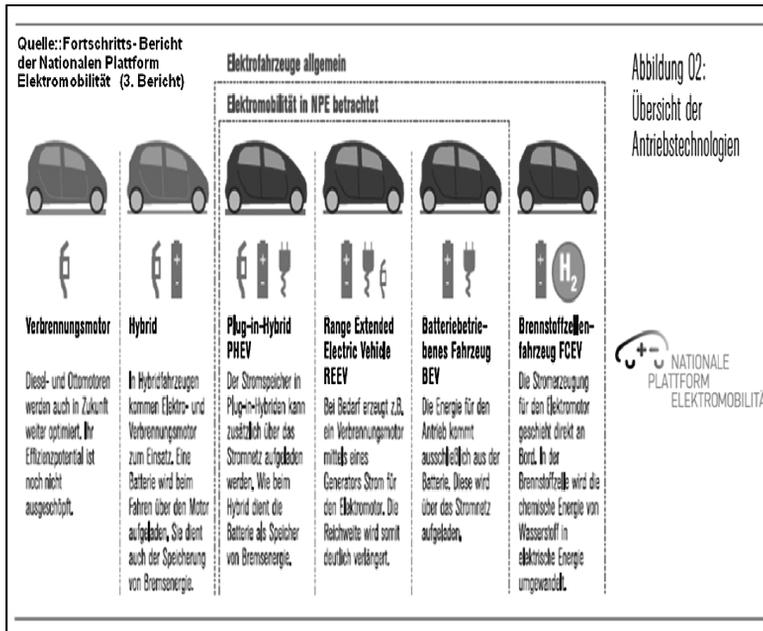
Rechtsrahmen wegen ihrer Integration in bestehende öffentliche Nutzungsregelungen. Das *Verunstaltungsverbot* könnte etwa in historischen Innenstädten, wie in Goslar, zu Problemen führen.

Das Nebeneinander von Elektrizität und explosiblen Kraftstoffen in Tankstellen bedarf einer Überarbeitung der aktuellen Vorschriften. In Parkhäusern und im öffentlichen Parkraum sind wegen der Ladezeiten von mehreren Stunden die Benutzungsordnungen anzupassen. Das Einbeziehen der erforderlichen Ladeleistung sowohl bei der Bauplanung wie bei den Betriebsvorschriften ist zu berücksichtigen. Bei der Ladung von 15 KWh für 100 km Reichweite und Schnellladung in z.B. zwei Stunden sind 7,5 KW an Ladeleistung zur Verfügung zu stellen. Bei fünf besetzten Ladeplätzen im Parkhaus sind also knapp 40 KW elektrischer Anschlussleistung erforderlich, was im Übrigen auch aus Sicht der elektrischen Verteilungsnetze eine Herausforderung darstellt, innerhalb der Morgenstadt ebenso, wie auf der Fernstrecke.

3. *Wir investieren in eine flächendeckende Ladeinfrastruktur und den zugehörigen Ausbau des elektrischen Verteilungsnetzes, gestalten diesen Ausbau aber so, dass die elektrische Energie von Wind- bzw. Photovoltaik-Parks in der Nähe des Verbrauchers erzeugt wird.* So sind Windparks entlang der Autobahnen im Gespräch. Der Zugriff auf diese Energie entspricht demjenigen der öffentlich zugänglichen Ladestationen.
4. Wir nehmen für Fernfahrten einen Anfangsvorrat an elektrisch gespeicherter Energie im Akku mit und ergänzen diesen durch einen Vorrat an fossiler Energie in einem Tank, der allerdings einen Verbrennungsmotor und einen Elektrizitätsgenerator an Bord des nun so genannten

HYBRID-Fahrzeuges

voraussetzt. Der Fahrzeugantrieb geschieht dabei elektrisch, so dass der Akku jederzeit Bremsenergie aufnehmen kann und, je nach Ladezustand, die Dynamik der aktuellen Verkehrssituation unterstützt. Reicht sein Inhalt bei Fernfahrten aber nicht aus, so schaltet sich automatisch ein fossil betriebenes »Kraftwerk« = Verbrennungsmotor mit Stromerzeuger an Bord ein. Es liefert sowohl direkt Fahrstrom als auch Strom für die Aufladung des Akkus, wenn die bordeigene Kraftwerksleistung nicht vollständig für den Vortrieb gebraucht wird. Die National Plattform Elektromobilität (NPE) hat diese Hybride klassifiziert, wie auf dem nachstehenden Bild dargestellt.



Ein Hybridfahrzeug, das zusätzlich noch an der Ladesäule/Steckdose aufgeladen werden kann, nennt man »Plug-In Hybrid«. Ein FCEV-Hybrid wandelt Ethanol (erzeugt aus Biomasse) oder Wasserstoff (erzeugt mittels solarer Energie), in einer Brennstoffzelle (Fuel Cell) direkt in elektrische Energie um.

Diese Hybrid-Konzepte haben als ersten Vorteil eine hohe Reichweite durch den fossilen Energieanteil an Bord, der im üblichen Betankungsverfahren schnell nachgefüllt werden kann. Als zweiter Vorteil bleibt die Speicherung von Bremsenergie im Akku erhalten. Drittens wird ein verkehrsbedingt schnell wechselnder Energiebedarf durch den Akku als sekundenschnellem Energiepuffer wirksam ausgeglichen. Das »Kraftwerk« an Bord kann dadurch stetig im optimalen Arbeitspunkt laufen, während die heutigen Verbrennungsmotoren als alleinige Quelle von Bewegungsenergie ihre Leistung über einen breiten Drehzahlbereich optimal erbringen müssen.

Allerdings erzeugt das o.g. »Kraftwerk« an Bord eines Hybridfahrzeuges wieder Emissionen, wenn auch wegen der Stetigkeit seines Betriebes in deutlich verringertem Maße. Das Konzept des Hybridfahrzeuges erscheint somit als die optimale Lösung der derzeitigen Speicherprobleme für Elektromobilität, hat aber, wie immer im Realen, auch seinen Preis! Zum Einen sind die Anschaffungskosten durch das »Kraftwerk« spürbar erhöht gegenüber einem rein batteriebetriebenen

Elektrofahrzeug. Zum anderen entstehen wieder Emissionen, die wir ja eigentlich vermeiden wollen. Leider gibt es für Hybridfahrzeuge auch noch keine verlässlichen und insbesondere vergleichbaren Angaben über den Schadstoffausstoß, weil genormte Leistungsprofile fehlen. Das Hybridkonzept ist heute dennoch im Zeichen der nach wie vor eingeschränkten Speicherdichte von Akkus ein sehr guter Kompromiss, insbesondere dann, wenn wir die Morgenstadt und die Fernreise mit demselben Fahrzeugtyp bedienen wollen.

Technik-Konvergenz und Normung

Die Elektromobilität erfordert, wie eingangs begründet, die Konvergenz von Verkehrssystemtechnik, Automobiltechnik, Elektrotechnik, Energietechnik und Informationstechnik. Diese Technikfelder haben seit langer Zeit zahlreiche Regelwerke für den Entwurf, den Betrieb und die Instandhaltung ihrer Systeme und Produkte entwickelt und als Normen und Standards festgeschrieben. »Wer die Norm hat, hat den Markt!« – nach diesem Grundsatz haben die genannten Technikfelder Ihre jeweiligen marktbezogenen Festlegungen international definiert und durch festgelegte Normungsprozesse fixiert. Diese erzeugen für die verschiedenen Normungsfelder fachdemokratisch validierte Festschreibungen des jeweiligen Standes der Technik, die deshalb auch in der Gesetzgebung und in der Rechtsprechung referenziert werden können. Durch einen i.d.R. fünfjährigen Überarbeitungszyklus mit internationaler Kommentierung ist sichergestellt, dass die Qualität einer Norm auch bei Weiterentwicklungen der zugrunde liegenden Technologie immer gesichert bleibt. Dass bei diesen international anerkannten Prozessen dennoch Überlappungen und auch Widersprüche entstehen können, ist sicherlich verständlich. Umso wichtiger ist es, bei solch weitreichenden Konvergenzen, wie bei der Elektromobilität, die beteiligten Normenwerke gemeinsam zu überprüfen und ggf. erneut zu harmonisieren.

Als keineswegs triviales Beispiel sei ein Terminologieproblem genannt, das durch die Benutzung der Begriffe »Hochvolt« und »Hochspannung« in der Normung für Elektromobile entstanden ist. 600 Volt Gleichspannung im Elektro-PKW begründen für Fahrzeugdesigner ein »**Hochspannungs-** oder »**Hochvoltsystem**«, während die Europäische **Niederspannungsrichtlinie (LVD) 2006/95/EG** Gleichspannungen bis 1500 Volt einschließt. Dieses einfache Beispiel macht das Problem deutlich: Während Elektrotechniker gefühlsmäßig ab 10 Kilovolt von »Hochspannung« sprechen, weil sie gewohnt sind, in Kilovolt zu denken, gilt eine Spannung von 600 Volt im Automobilbau als hoch, als »Hochvolt«. Denn die internationale Norm IEC 60449 bezeichnet alle bisher im Straßenfahrzeug vorkommenden Spannungen bis 48 Volt als »**Kleinspannung**«! Da solche Normen und Richtlinien im Bereich der elektrischen Sicherheit referenziert werden, ist für Streitfälle gesorgt.

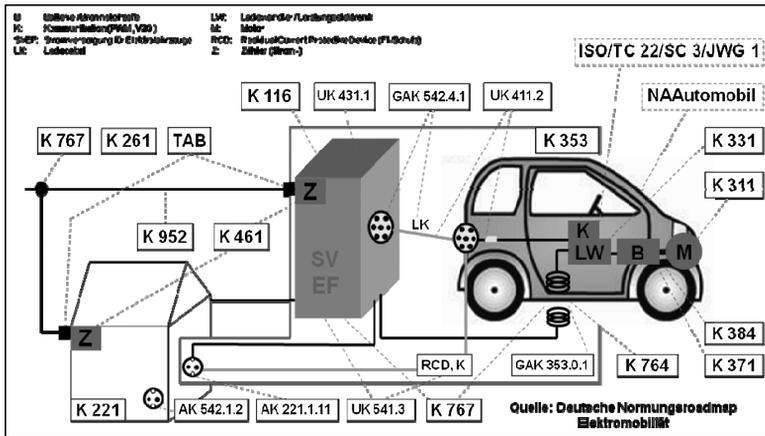
Zur Normung für die Elektromobilität in Deutschland zitiere ich beispielhaft aus dem schon erwähnten Lenkungskreis »e-Mobility« von DKE und dem DIN-Normenausschuss »Automobil (NA AUTO)«: *Die Arbeitsgruppe »Normung,*

Standardisierung und Zertifizierung« der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) hat unter Federführung der DKE eine Einigung über die künftigen Normen erzielt, die für innovative Konzepte zum schnellen und sicheren Aufladen von Elektro-Autos zu Hause und unterwegs notwendig sind.

Darüber hinaus nennt die Normungs-Roadmap »Elektromobilität« (Version 2.0) Anforderungen an den Datenschutz um sicherzustellen, dass beim Ladevorgang keine personenbezogenen bzw. personenbeziehbaren Daten erfasst und/oder übertragen werden. Umgekehrt muss sichergestellt sein, dass über die Internetverbindung der Ladesäule keine Veränderung, vulgo kein »Hacken«, der fahrzeuginternen Software möglich ist. Im Bereich der Ladeinfrastruktur ist außerdem die internationale Akzeptanz der in der Normungs-Roadmap ausgesprochenen Handlungsempfehlungen von besonderer Bedeutung; Lademöglichkeiten müssen unabhängig von Fahrzeug-Hersteller und -Standort überall gegeben sein. Das Grünbuch 2012 der französischen Regierung zur Ladeinfrastruktur in Frankreich enthält die nationale Spezifikation einer Ladeinfrastruktur, die nicht in allen Festlegungen der internationalen Normungslage entspricht.

Wesentliche Partner von DIN und DKE bei der Normung für die Elektromobilität sind Europa, China, die USA, Russland und Japan, bei denen unterschiedliche Marktinteressen mit teilweise technisch unterschiedlichen Stromnetzen zusammentreffen. Immerhin ist es gelungen, einen frühzeitigen Vorschlag für Lademodi und die zugehörigen Steckverbinder in die Normung bei der International Electrotechnical Commission, der IEC, einzubringen.

Die Normung für die Elektromobilität insgesamt ist aber noch in vollem Gange. Dies wird schon deutlich aus der Vielzahl der bei IEC und somit bei der DKE vorhandenen elektrotechnischen Normen und Normungsgremien mit Bezug auf Elektrofahrzeuge. Diesen steht gegenüber eine entsprechende Vielzahl von Automobil-bezogenen Normen unter ISO, der International Standardization Organization. Das nachstehende Bild zeigt deutlich, wie komplex die Normungssituation ist. Um Klarheit bei der Normung der wichtigen Hybridfahrzeuge zu schaffen, hat die NPE drei Typen als weiter zu Verfolgende Linien vorgeschlagen (siehe auch Bild auf Seite XLV).



Soviel zur Normung und damit genug der Diskussion über Konzepte und Eigenschaften der Elektromobilität. Ich habe schon mehrfach angedeutet, dass hier an diversen Stellen neben dem technischen auch ein juristischer

Regelungsbedarf

sichtbar wird. Einige dieser Aspekte will ich hier kurz erläutern mit dem Ziel, ein gemeinsames Verständnis erkennbarer Defizite und Wege zu ihrer Behebung zu erzielen:

1. Betriebs-Infrastruktur und Datenschutz/Datensicherheit

Generell sind sowohl in Europa wie auch in den Exportländern übernational gültige, auf internationale Normen gestützte Vereinbarungen zum Laden von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Raum erforderlich. Dazu gehört die Anpassung der Vorschriftenwerke für Planung, Betrieb und Sicherheit konventioneller Tankstellen, wenn diese die zusätzliche Dienstleistung des »Stromtankens« im Normal- und Schnelllademodus anbieten. Wir Alle wissen, dass Elektrizität und explosive Kraftstoffe an Tankstellen schon immer als Gefahrenpotential gesehen wurden.

Das Stromtanken wird über das Internet gesteuert und abgerechnet werden, im Verbund mit dem Smart Grid. Datensicherheit und Datenschutz erhalten damit gewichtige, neue Bedeutungen aus der Elektromobilität. Es geht z.B. um die Erkennung von Bewegungsprofilen aus den Daten von Ladevorgängen.

Dem induktiven Laden kommt besondere Aufmerksamkeit zu, da sich die Ladeeinheit im Boden befindet und daher frei betreten werden kann. Es muss sichergestellt sein, dass die hohen Feldstärken kein Lebewesen und keine Sachgüter schädigen, auch wenn die Ladeeinrichtung nicht von einem darüber stehenden Fahrzeug abgedeckt ist.

2. Unfallrettung und Sicherheit

Die Unfallrettung trifft auf – technisch bedingte – neue Situationen bei verunfallten Elektrofahrzeugen. Wichtig sind u.a. Vorgaben zum Umgang mit Akkus, nicht zuletzt im brennenden Fahrzeug. Regelungen zur online-Verfügbarkeit von konstruktiven Details zu **allen** Fahrzeugen, z.B. über den Verlauf von Hochspannungskabeln in der Karosserie, müssen die Rettungsteams vor Ort bei der Bergung von Menschen unterstützen und daher schnell verfügbar sein. Im Übrigen sind die Themen der Fahrzeugsicherheit und der Sicherheit der Energie-Infrastruktur eng gekoppelt mit der elektrischen Sicherheit von Produkten aller Art, bei denen elektrische Energie genutzt wird. Die dazu notwendige Zusammenarbeit der Normungsgremien aus Automobil- und Elektrotechnik haben wir in Deutschland inzwischen etabliert.

3. Das Kfz-Handwerk

muss Elektrofahrzeuge in seine Vorschriftenwerke und seine Ausbildung einbeziehen. Abgesehen von gänzlich ungewohnten neuen Komponenten des Antriebsstrangs, wie Elektromotoren und Wechselrichter, muss der Umgang mit potentiell lebensgefährlichen Spannungen trainiert werden. Das erhöhte Gefahrenpotential wird sich auch in den entsprechenden Versicherungsbestimmungen niederschlagen.

4. Regelungen zum Gefahrguttransport auf der Straße sind anzupassen

Elektroautos enthalten leistungsfähige Energiespeicher, die im Falle der Lithium-Ionen Akkus zu einer Gefahr werden können, wenn sie, aus welchen Gründen auch immer, extern oder intern kurzgeschlossen werden. Auf Grund verschiedener Unfälle sind bislang aus Zellen zusammengesetzte, komplette Akkus als Gefahrgut klassifiziert, nicht jedoch die einzelnen Zellen. Hier müssen Regelungen und Verfahren gefunden werden, die den Transport vollständiger Akkus aus Gründen der Produktionslogistik ermöglichen. Es muss auch klar sein, dass ein Elektrofahrzeug mit eingebautem Akku dadurch nicht insgesamt zu einem Gefahrgut wird, wie ja auch betankte Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor keine Gefahrgüter darstellen, obwohl der Transport von Kraftstoffen entsprechenden Verordnungen unterliegt.

5. Zulassung und Versicherung

Technisch und betrieblich fundierte Voraussetzungen für die Straßenverkehrszulassung von – insbesondere hybriden – Elektrofahrzeugen und für die Fallklassen ihrer Versicherungsrisiken sind zu schaffen. In der aktuellen STVZO kommt das Wort Elektrofahrzeug drei Mal vor im Zusammenhang mit Batterien und Dreiradfahrzeugen. Der Elektro-PKW ist bisher offenbar nicht berücksichtigt. Aktuell gelten die ECE-r100 Bestimmungen der UNO. Das VDE-Institut nimmt an der Arbeitsgruppe der UN-Wirtschaftskommission für Europa zur Harmonisierung von Regelungen für Kraftfahrzeuge (WP.29) teil.

Belastbare Daten aus Betriebserfahrungen zur Ableitung von Versicherungsrisiken können für Elektrofahrzeuge derzeit noch nicht vorliegen. Es liegen aber Daten

aus dem Crash-Verhalten von Akkus vor, aus denen Risiken abgeschätzt werden könnten.

Ich möchte noch weitere rechtliche Aspekte aus der erwähnten pwc-Studie ergänzen:

Um die Elektromobilität zu fördern, werden derzeit verkehrsrechtliche *Anreizmaßnahmen* diskutiert. Hierzu gehören beispielsweise die Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen beim Parken und die Erlaubnis der Nutzung von Busspuren. Der Einfluss auf die STVO ist evident.

Die *Gestaltung des Verkehrsraumes* bei der Nutzung öffentlicher und halb-öffentlicher Flächen für die Infrastruktur und deren Zugang muss geregelt werden im Hinblick auf den Ausbau der Lade-Infrastruktur. Hier spielen auch das Verunstaltungsverbot und der Denkmalschutz eine Rolle. Das Parken zum Zweck des Aufladens muss in der STVO ebenso geregelt werden, wie in den Gebührenordnungen der Kommunen.

Erhöhte Unfallgefahr durch geringe Geräuschemission:

Die UNECE Working Party on Noise hat Anfang 2011 eine Empfehlung zur Verwendung von Geräuschgeneratoren abgegeben, die auch von den Automobilverbänden mitgetragen wird. Es wird empfohlen, dass Elektrofahrzeuge bis zu einer Geschwindigkeit von 20 km/h ein künstlich erzeugtes Geräusch von sich geben.

Aufbau einer Ladeinfrastruktur:

Die sogenannten Smart Meter (intelligenter Zähler) sind wesentliche Elemente einer Lade-Infrastruktur und unterliegen dem Eichrecht. Die im Eichrecht wichtige Frage der Identifikation des Messstellenbetreibers ist auch für mobile Messstellen in Elektrofahrzeugen zu klären. Auch muss klar sein, welcher Zähler im Falle einer Parallelzählung durch Ladesäule und Elektrofahrzeug bei Differenzen den Vorrang hat.

Ergebnis:

- *Elektromobilität unterstützt die Energiewende*
- *Elektromobilität hat nachweisliches Potential für die Urbane Mobilität*
- *Normung für die Elektromobilität schafft internationale Marktchancen*
- *Neue Technologien brauchen innovationsfördernde Rechts- und Regulierungsrahmen*
- *Frühzeitiges Assessment der Anwendungsrisiken neuer Technologien schafft Akzeptanz*

Meine Damen und Herren,

ich bin damit am Ende meines Vortrages, dessen Komplexität die Komplexität der Elektromobilität widerspiegelt. Es ist mir, so hoffe ich, gelungen, Ihnen trotz dieser Komplexität deutlich zu machen, dass die Elektromobilität Teil der Energiewende werden wird und dass, schon heute, ein Elektrofahrzeug ein attraktives Verkehrsmittel darstellt, welches neue und vielversprechende Potentiale für Mobilität eröffnet. Ich danke Herrn Präsidenten Nehm und dem Präsidium für die Einladung zu diesem Vortrag und Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit, trotz oder vielleicht auch wegen der vorgestellten Breite des Themas »Elektromobilität«.

Literaturhinweise:

Normungsroadmap Elektromobilität Version 2:

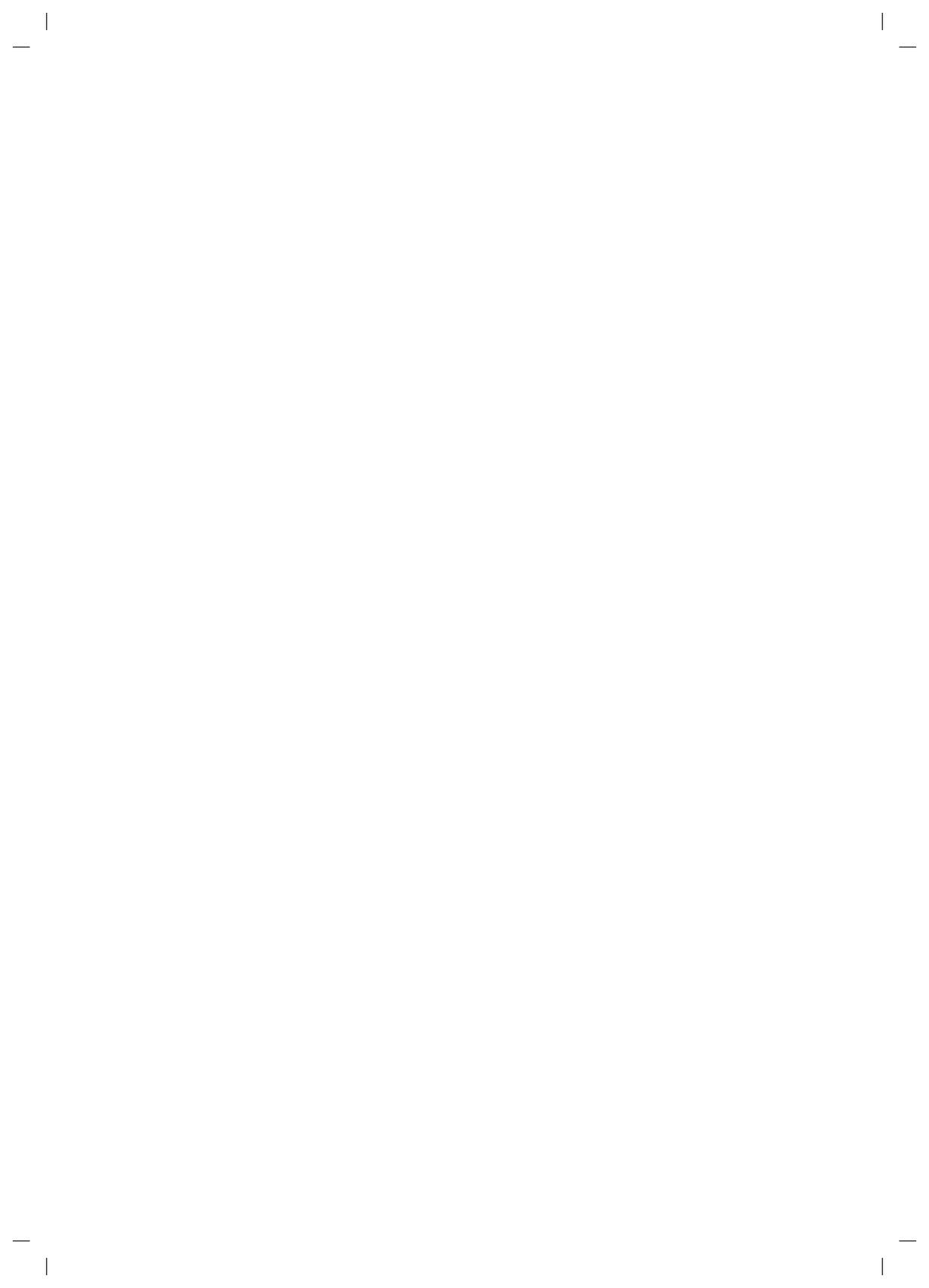
http://www.dke.de/de/std/e-mobility_neu/Seiten/E-Mobility.aspx

pwc – Studie:

http://www.pwc.com/en_GX/gx/psrc/assets/electromobility-standards-full.pdf

ADAC-Studie (2008):

http://www.adac.de/_mmm/pdf/statistik_mobilitaet_in_deutschland_0111_46603.pdf



Sebastian Debudey
Abteilung Schaden K und H/U/S zentral, HUK-COBURG, Coburg

»Der Erwerbsschaden Jugendlicher und Kinder macht in der Praxis der Schadenregulierung nicht – oder noch nicht – so große Schwierigkeiten, wie man es vermuten könnte.« Mit diesen Worten begann Friedrich Riesenbeck (Allianz Köln) sein Referat zum Thema »Das Zukunftsrisiko bei jugendlichen Verkehrsoffern« im Rahmen des Verkehrsgerichtstages 1984.¹ Wie sieht es heute aus? Gibt es in der Praxis größere Schwierigkeiten? Ich denke, auch die heutige Regulierungspraxis der Haftpflichtversicherer zeigt, dass diese Aussage weiterhin nahezu unverändert gilt. Im Rahmen meines Vortrags werde ich Ihnen daher zunächst einige Fälle aus der außergerichtlichen Regulierungspraxis vorstellen. Ferner möchte ich aufzeigen, welche Hilfsmittel dem Schädiger zur Prüfung des Sachvortrags und des Schadens zur Verfügung stehen. Abschließend werde ich mich kurz mit den Themen Reserveursache und Rentenschaden befassen, aber auch aufzeigen, mit welchen Mitteln der Schädiger den Verletzten bei der beruflichen Integration unterstützen kann.

Auch heute wird in der Praxis der überwiegende Teil der Fälle einvernehmlich außergerichtlich reguliert. Dies möchte ich Ihnen anhand der nachfolgenden Beispiele verdeutlichen:

Zum Zeitpunkt des Unfallereignisses war der Verletzte 13 Jahre alt und besuchte eine Gesamtschule. Im letzten Jahreszeugnis wurden ihm in Deutsch ausreichende und in Englisch und Mathematik befriedigende Leistungen bescheinigt. Im Rahmen der Regulierungsverhandlungen wurde ein ausführlicher Schulbericht der letzten Klassenlehrerin vorgelegt. Danach besuchte der Verletzte nach der Grundschule zunächst den Realschulzweig der Gesamtschule. Weil die Leistungen nicht ausreichend waren, wechselte er mit dem 6. Schuljahr in den Hauptschulzweig. Das Sozial- und das Lernverhalten werden als sehr positiv beschrieben. Zusammenfassend kommt die Klassenlehrerin zu dem Ergebnis, dass ein guter Hauptschulabschluss bzw. das Nachholen des Realschulabschlusses für möglich gehalten werden. Der Vater und der ältere Bruder des Verletzten sind in handwerklichen Berufen tätig. Der Rechtsvertreter des Geschädigten geht von einer Ausbildung zum

¹ Deutscher Verkehrsgerichtstag 22, 248-261 (1984).

Kfz-Mechatroniker, einer anschließenden Beschäftigung als Geselle und einer späteren Weiterbildung zum Meister aus.

Im Rahmen einer vergleichsweisen Einigung wurde eine Ausbildung zum Mechatroniker grundsätzlich akzeptiert. Im Anschluss an die Ausbildung wurde zunächst noch eine Wehrdienstzeit unterstellt. Danach erfolgt die Vergütung auf der Grundlage eines Gesellengehalts. Hierbei wird auf das durchschnittliche Gesellengehalt in der Region des Verletzten abgestellt; die Ermittlung erfolgt durch die örtliche IHK. Eine Weiterqualifizierung zum Meister wird nicht mehr geltend gemacht. Im Gegenzug erfolgt ein Verzicht auf evtl. Prognoseabschläge sowie auf einen Abzug für ersparte berufsbedingte Aufwendungen.

Anders gelagert ist der zweite Beispielfall. Die Geschädigte war zum Unfallzeitpunkt 9 Jahre alt. Der Vater arbeitet als Dreher/Lackierer; die Mutter absolvierte nach dem Abitur eine Ausbildung zur Hauswirtschafterin. In diesem Berufsbild ist sie auch tätig. Die beiden Geschwister erreichten einen Schulabschluss mit Fachhochschulreife und arbeiteten dann als medizinische Fachassistentin bzw. Wirtschaftsassistentin, wobei eine der Schwestern im Anschluss an ihre Ausbildung noch einen Studiengang Internationale Betriebswirtschaftslehre absolvierte.

Unter Hinweis auf die Qualifikation der anderen Familienmitglieder wurde vorgetragen, dass die Verletzte im Jahr 2009 einen Schulabschluss mit Fachhochschulreife erreicht hätte; im Anschluss sollte die Beamtenlaufbahn eingeschlagen werden. Eine konkrete Bezifferung erfolgte allerdings nicht. Eine Beamtenlaufbahn wurde vom Versicherer nicht akzeptiert, da keinerlei konkrete Anhaltspunkte hierfür vorlagen. Zur Vereinfachung wurde der Vorschlag unterbreitet, das Einkommen nach der Bezugsgröße des § 18 SGB IV zu bemessen. Grundsätzlich wurde der Vorschlag angenommen, wobei über die Höhe des Prognoseabschlags (Arbeitsplatzrisiken etc.) streitig verhandelt wurde. Letztlich wurde ein Abschlag von 5 % brutto sowie ein Abzug für ersparte berufsbedingte Aufwendungen in Höhe von 5 % des Nettoeinkommens vereinbart.

Die Beweislast für die Darlegung des fiktiven beruflichen Verlaufs und des daraus resultierenden Einkommens obliegt grundsätzlich zunächst dem Geschädigten. Für den Schädiger stellt sich die Frage, ob und ggf. mit welchen Mitteln er den Sachvortrag prüfen und bewerten kann. Wird beispielsweise eine fiktive berufliche Beschäftigung in einem kaufmännischen Beruf vorgetragen und ohne konkrete Belege beziffert, ist zu prüfen, wie realistisch dieses Einkommen ist. Gleiches gilt, wenn seitens des Verletzten konkrete Bescheinigungen über ein fiktives Einkommen von kleinen oder mittelständischen Unternehmen vorgelegt werden. Im Nachfolgenden möchte ich einige Informationsquellen vorstellen, die den Schädiger bei der Prüfung des Anspruchs unterstützen können.

Das statistische Bundesamt stellt mittlerweile im Internet eine Vielzahl von Informationen zur Verfügung (www.destatis.de). Beispielhaft sei hier die Verdienststrukturerhebung 2006 genannt. In dieser werden die Verdienste nach Berufen dargestellt. Diese Ergebnisse basieren auf einer Befragung von 34.000 Betrieben mit mehr als 3 Mio. Beschäftigten. Dabei wurden nur Betriebe mit mehr als 10

hätte sich der Unfall nach einer Berufsausbildung ereignet.³ Einer besonderen Antragstellung durch den Geschädigten bedarf es im Grunde genommen nicht, da die Vorschrift – wie übrigens alle vom Jahresarbeitsverdienst abhängigen Leistungen – von Amts wegen anzuwenden ist.⁴ In Abhängigkeit der jeweiligen Fallkonstellationen (Unfälle vor Beginn der Ausbildung bzw. während der Ausbildung) gelten unterschiedliche Maßstäbe. Im Kern geht es aber auch hier darum, die voraussichtliche berufliche Entwicklung (und damit auch die Einkommensentwicklung) ohne den Versicherungsfall zu beurteilen. Nur für den Fall, dass diese Beurteilung nicht zuverlässig möglich ist, hat der Gesetzgeber eine konkrete Festlegung getroffen.⁵ Gelingt es dem Verletzten gegenüber dem eintrittspflichtigen Unfallversicherungsträger eine entsprechende berufliche Entwicklung darzulegen und zu beweisen, so kann der dann festgestellte Jahresarbeitsverdienst durchaus als Grundlage für das zivilrechtlich geschuldete fiktive Einkommen herangezogen werden. Ein Blick in die sozialgerichtliche Rechtsprechung lohnt daher auch in Fällen, in denen die Eintrittspflicht eines Unfallversicherungsträgers nicht gegeben ist.⁶ Je nach Konstellation des Einzelfalles bleibt es den Parteien selbstverständlich unbenommen, für die Zukunft über gesonderte Anpassungsregelungen zu verhandeln, soweit diese über die ohnehin gesetzlich vorgesehenen Anpassungen des Jahresarbeitsverdienstes hinausgehen.

Bei der bereits erwähnten Bezugsgröße handelt es sich um das Durchschnittsentgelt aller Versicherten der gesetzlichen Rentenversicherung im vorvergangenen Kalenderjahr, aufgerundet auf den nächst höheren durch 420 teilbaren Betrag. Das Durchschnittsentgelt wird entsprechend der Entwicklung der Bruttolöhne- und -gehälter je Arbeitnehmer bestimmt, und zwar anhand von Unterlagen des Statistischen Bundesamts. Da die Bezugsgröße jährlich neu festgesetzt wird, handelt es sich um einen dynamischen Wert, der somit einen objektiv statistisch ermittelten Durchschnittswert und damit einen ökonomischen Tatbestand darstellt.⁷ So beträgt die Bezugsgröße für das Jahr 2012 31.500,00 € für die alten Bundesländer und 26.880,00 € für das Beitrittsgebiet (2011: 30.660,00 € bzw. 26.880,00 €). Nachdem der Großteil der Erwerbstätigen in Deutschland der gesetzlichen Rentenversicherungspflicht unterliegt, stellen diese Werte somit eine durchaus geeignete Schätzgrundlage dar. Eine Abrechnung auf dieser Basis stellt zudem sicher, dass der Verletzte im Alter eine ausreichende Rente bekommt. Bei einer Hochrechnung mit

3 Vgl. Lauterbach/Dahm, UV-SGB VII, § 90, Rdn. 1.

4 Vgl. Lauterbach/Dahm, UV-SGB VII, § 90, Rdn. 19.

5 Zur Entstehung dieser Vorschrift vgl. Lauterbach/Dahm, UV-SGB VII, § 90, Rdn. 33 unter Hinweis auf das Urteil des BSG vom 09.12.1993, 2 RU 48/92, NJW 1994, 2110.

6 Beispiele aus der Rechtsprechung:

BSG, Urt. v. 26.03.1986, 2 RU 32/84, BeckRS 1986, 05753 BSG, Urt. v. 26.09.1986, 2 RU 1/86, BeckRS 1986, 05750 LSG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 08.09.2011, L 3 U 256/08, BeckRS 2011, 78386 LSG Nordrhein-Westfalen, Urt. v. 18.10.2011, L 15 U 95/09, BeckRS 2012, 65207.

7 Vgl. KassKomm-Seewald § 18 SGB IV Rdn. 2.

dem Wert 2012 errechnet sich – unter Berücksichtigung einer dreijährigen Ausbildungszeit und eines Prognoseabschlags von 10 % – eine Bruttorente von rund 980,00 €. ⁸ Eine jährliche Steigerung der Bezugsgröße wurde hierbei nicht berücksichtigt, sodass der reale Wert bei Rentenbezug entsprechend höher ist.

Bei der Ermittlung des fiktiven Einkommens sind jedoch weitere Aspekte, wie beispielsweise die überholende Kausalität, zu berücksichtigen. Der Schädiger hat ggf. die Möglichkeit nachzuweisen, dass sich das Einkommen des Verletzten auch ohne das Unfallereignis vermindert hätte. Insbesondere handelt es sich hier um Fälle, bei denen der Verletzte bereits durch unfallunabhängige Erkrankungen erheblich in seiner Erwerbsfähigkeit beeinträchtigt war. Denkbar ist aber auch, dass zu einem späteren Zeitpunkt weitere schwerwiegende Erkrankungen hinzutreten, die eine dauerhafte Ausübung einer beruflichen Tätigkeit unwahrscheinlich erscheinen lassen. Gelingt dem Schädiger der Nachweis, kann den festgestellten Umständen durch eine Laufzeitbegrenzung bzw. einen prozentualen Abschlag Rechnung getragen werden.

Ferner ist ein Prognoseabschlag zu prüfen. Im Gegensatz zur überholenden Kausalität geht es bei diesem Aspekt vorrangig um Einflüsse, die nur schwer konkret einschätzbar sind. Bei jungen Geschädigten ist i.d.R. nicht absehbar, ob sich die berufliche Entwicklung beispielsweise ohne Unterbrechungen (Mutterschutz/Elternzeit, Arbeitslosigkeit, Wechsel der Berufsstelle etc.) dargestellt hätte. Diesen Umständen kann durch einen prozentualen Abschlag Rechnung getragen werden, wobei die Höhe auch von den grundlegenden Festlegungen zum fiktiven Verlauf abhängig ist (z.B. bei höheren Arbeitsloskeitsrisiken einer bestimmten Branche). ⁹ So hat beispielsweise der BGH in seiner Entscheidung vom 05.10.2010 ¹⁰ den vom Berufungsgericht wegen bestehender Arbeitsplatzrisiken vorgenommenen Abschlag von 20 % toleriert; das OLG München hat in seiner Entscheidung vom 20.01.2010 bei einem selbständigen Architekten das Nettoeinkommen um 25 % wegen der gesunkenen Baukonjunktur gekürzt. ¹¹

Auch sonstige Ersparnisse, wie z.B. ersparte berufsbedingte Aufwendungen, sind zu berücksichtigen. Üblicherweise wird ein prozentualer Abschlag vorgenommen, der i.d.R. 5 bis 10 % vom Nettoeinkommen beträgt. ¹²

Grundsätzlich ist es für alle Beteiligten wichtig, konkret festzulegen, welches Bruttoeinkommen der Schadenregulierung zugrunde liegt. Auf Basis dieses Bruttoeinkommens kann im weiteren Verlauf der Schadenregulierung der Rentenschaden ermittelt bzw. der Beitragsregress nach § 119 SGB X durchgeführt werden. Der Beitragsregress nach § 119 SGB X setzt voraus, dass der Geschädigte

8 Berechnung mit Home Data, vgl. www.homedata.de.

9 Vgl. auch Wenker/Nugel, »Erwerbsschadensermittlung bei Verletzung kurz vor oder nach dem Eintritt ins Berufsleben«, VRR 2013, 4.

10 VI ZR 186/08, VersR 2010, 1607.

11 OLG München, 20 U 3013/09, BeckRS 2010, 10686.

12 Vgl. z.B. OLG Celle vom 29.11.2005, 14 U 58/05 mit weiteren Nachweisen (SP 2006, 96).

im Zeitpunkt des Schadeneignisses bereits Pflichtbeitragszeiten nachweist oder danach pflichtversichert wird. Die Voraussetzungen sind beispielsweise erfüllt, wenn der Verletzte sich zum Unfallzeitpunkt in einer Ausbildung befunden hat oder während eines Studiums regelmäßig einer beitragspflichtigen Erwerbstätigkeit nachgegangen ist. In diesen Fällen macht die Deutsche Rentenversicherung die entgangenen Beiträge zur Vermeidung eines Rentenschadens beim Schädiger geltend. Werden zu keinem Zeitpunkt Pflichtversicherungsbeiträge entrichtet, entsteht dem Verletzten ein Rentenschaden, der vom Schädiger auszugleichen ist. Besteht bereits eine Rentenversicherungspflicht bzw. wird der Verletzte später rentenversicherungspflichtig, erfolgt i.d.R. ein Regress nach § 119 SGB X. In diesem Fall ist der Geschädigte nicht mehr aktivlegitimiert einen Rentenschaden geltend zu machen.¹³ Der Rentenversicherungsträger übernimmt hier treuhänderisch den Beitragseinzug beim Schädiger. Gerade bei Abfindungsverhandlungen kommt diesem Aspekt eine erhebliche Bedeutung zu.

Oftmals ergeben sich durch die unfallbedingten Verletzungen Einschränkungen bei der Berufswahl. Der Verletzte ist gehalten, die verbliebene Arbeitskraft schadenmindernd einzusetzen. Die Aufnahme einer leidensgerechten beruflichen Tätigkeit ist letztlich für alle Beteiligten von Interesse. Der Geschädigte profitiert hiervon in besonderem Maße, da die Teilhabe am Berufsleben i.d.R. auch zu positiven Veränderungen in seinem persönlichen Umfeld führt. Den Prozess der beruflichen Wiedereingliederung unterstützen Haftpflichtversicherer heute durch das Personenschadenmanagement. Im Vordergrund steht hierbei, dem Verletzten eine leidensgerechte berufliche Tätigkeit zu vermitteln. Die Versicherer unterstützen diesen Prozess mit nicht unerheblichen Mitteln und fördern teilweise auch Maßnahmen, die nicht rechtlich geschuldet sind. Das Risiko eines finanziellen Fehlschlags trägt ggf. ausschließlich der Versicherer.¹⁴ Das Verfahren ist etabliert und war bereits zweimal Thema eines Arbeitskreises in Goslar.¹⁵ Von einer gelungenen Integration profitieren alle Beteiligten, zumal sich die Rehabilitationsdienste oftmals bereits um die Verletzten kümmern, wenn der Erwerbsschaden noch gar nicht fällig ist. Dies wirkt sich insgesamt auch positiv auf das Regulierungsklima aus und führt idealerweise zu einer win/win-Situation.¹⁶

Fazit

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass für die Erwerbsschadensermittlung geeignete Hilfsmittel zur Verfügung stehen. Unabdingbare Voraussetzung ist jedoch, dass der Verletzte zunächst die Anknüpfungstatsachen darlegt und nachweist. Hierbei ist es

13 BGH, Urt. v. 02.12.2003 (VI ZR 243/02), r+s 2004, 175.

14 Vgl. Schneider, Personenschadenmanagement aus Sicht des Geschädigten, zfs 2008, 303.

15 AK II – VGT 2000; AK I – VGT 2008.

16 Vgl. Lang, Das Reha-Management – Eine Erfolgsgeschichte für alle Beteiligten, NZV 2008, 19.

Arbeitskreis I: Erwerbsschadensermittlung bei Verletzung vor oder kurz nach dem Berufseinstieg

auch für den Schädiger bzw. dessen Versicherer hilfreich, wenn der Geschädigte qualifiziert anwaltlich beraten wird. Eine konstruktive sachbezogene Auseinandersetzung führt für beide Seiten zu einem vertretbaren Ergebnis, wobei im Rahmen der außergerichtlichen Regulierung durchaus eine Pauschalierung des Schadens möglich ist. Ferner kommt auch dem Personenschadenmanagement und einem persönlichen Regulierungsgespräch eine erhebliche Bedeutung zu. Werden die zur Verfügung stehenden Mittel zielgerichtet eingesetzt, steht einer erfolgreichen außergerichtlichen Regulierung nichts im Wege.



Anforderungen an die Darlegungen bei der Geltendmachung von Ansprüchen

Nicolas Eilers
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verkehrsrecht und Versicherungsrecht,
Groß-Gerau

I. Einleitung

Kommt nach der Verletzung einer Person ein Schadenersatzanspruch gegen einen Dritten in Betracht, ist zunächst zu klären, ob die Verletzung durch das Verhalten dieses Dritten hervorgerufen worden ist. Ist dies der Fall, ist die haftungsbegründende Kausalität zu bejahen, und dem Geschädigten stehen dem Grunde nach Ansprüche gegen den Schädiger bzw. dessen Haftpflichtversicherer zu, gemäß §§ 842, 843 BGB kommt auch ein Anspruch auf Ersatz des Erwerbsschadens in Betracht. Ist diese erste Hürde genommen, ist sodann zu klären, ob die Verletzung der Gesundheit auch zu einem Schaden geführt hat, hier geht es um die Frage der haftungsausfüllenden Kausalität.

Während die haftungsbegründende Kausalität nach § 286 ZPO zu beweisen ist, gelten im Rahmen der haftungsausfüllenden Kausalität Beweiserleichterungen, hinsichtlich des Erwerbsschadens in Form der §§ 287 ZPO und 252 BGB. § 287 Abs. 1 ZPO ermöglicht dem Gericht, unter Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung zu entscheiden. Die Norm des § 252 Satz 2 BGB konkretisiert und präzisiert hierbei das durch § 287 ZPO eröffnete freie Ermessen des Gerichts, insofern besteht eine reine Beweiserleichterung in Form einer (widerlegbaren) Vermutung dahingehend, dass der Geschädigte in der Zukunft einen Gewinn erzielt hätte.¹ Es reicht insofern eine gewisse Wahrscheinlichkeit dafür aus, dass in der Zukunft ein Gewinn erzielt worden wäre, eine Gewinnerzielung muss wahrscheinlicher sein, als ihr Ausbleiben.² Gibt es keine Anhaltspunkte, die überwiegend für einen Erfolg oder einen Misserfolg sprechen, ist grundsätzlich

1 Vgl. MüKo/Oetker, 6. Aufl., § 252, Rdn. 30 ff.

2 Vgl. BGH, Urt. v. 30.05.2001, VII ZR 70/00 in NJW-RR 2001, S. 1542.

davon auszugehen, dass der Geschädigte einen durchschnittlichen Erfolg in der von ihm beabsichtigten Tätigkeit erzielt hätte.³ Beweiserleichterungen bedeuten jedoch unter keinem Gesichtspunkt, dass ein Beweis nicht mehr geführt werden muss. Es ist auch nach dem klaren Wortlaut des § 287 ZPO alleine dem Richter vorbehalten, den Schaden zu schätzen. Dem Schädiger bzw. dem Rechtsanwalt, der seine Interessen vertritt, stehen solche Privilegien nicht zu.⁴ Im Gegenteil. § 287 ZPO gelangt nicht zur Anwendung, wenn der Kläger nicht die konkreten Ausgangs- und Anknüpfungstatsachen für die Ermessensausübung schlüssig darlegt und beweist.⁵ Das Gericht kann nicht schätzen, wenn eine Schätzung aufgrund mangelnder Anknüpfungstatsachen völlig in der Luft hängen würde.⁶ Auch kommt eine völlig abstrakte Berechnung eines Mindestschadens nicht in Frage.⁷ Ist allerdings vom Geschädigten hinreichender Vortrag gehalten worden, kann das Gericht jedenfalls dann, wenn es nicht an allen Unterlagen fehlt, den Schaden schätzen, und zwar auch unter Hinzuziehung von Umständen, die in seine Kenntnis fallen, jedoch nicht vorgetragen worden sind.⁸ Allerdings dürfen die Anforderungen an den Geschädigten nicht überspannt werden, schließlich ist seine Beweisnot vom Schädiger zu verantworten.⁹

Im Nachfolgenden ist zu erörtern, in welchen Formen der Verlust oder die Einschränkung der Erwerbsfähigkeit eines noch nicht Berufstätigen auftreten können und welche Anforderungen sich daraus an den Vortrag ergeben, die der Geschädigte bzw. dessen Anwalt zur Durchsetzung seiner berechtigten Ansprüche halten muss.

II. Denkbare Formen des Erwerbsschadens

1) Der Verlust der Arbeitskraft als solcher stellt für sich genommen keinen Schaden dar.¹⁰ Ob durch die Gesundheitsverletzung überhaupt ein Schaden entstanden ist, bestimmt sich durch den Vergleich zwischen der Vermögenslage, die durch das schädigende Ereignis hervorgerufen worden ist und der, die ohne Schädigung vorliegen würde. Nur wenn sich ein konkreter Verlust in der Vermögensbilanz ergibt rechtfertigt dies einen Anspruch.¹¹

3 BGH, Urt. v. 05.10.2010, VI ZR 186/08 in zfs 2011, S. 79 m.w.N.

4 Vgl. Geigel/Knerr, der Haftpflichtprozess, 26. Aufl. Kap. 37 Rdn. 59 ff.

5 Vgl. Thomas/Putzo, ZPO, 32. Aufl. § 287, Rdn. 6; BGH, NJW 1995, S. 1023.

6 Vgl. BGH Urt. v. 11.03.2004, VII ZR 339/02, NJW-RR 2004, S. 1023.

7 BGH, Urt. v. 16.03.2004, VI ZR 138/03 in zfs 2004, 349 m.w.N.

8 Vgl. BGH, Urt. v. 16.03.1959, III ZR 20/58 in BGHZ 29, 393, 400.

9 BGH, Urt. v. 20.04.1999, VI ZR 65/98 in VersR 2000, S. 233.

10 Vgl. z.B. BGH, Urt. v. 16.03.2004, VI ZR 138/03 in zfs 2004, S. 349.

11 BGH, Urt. v. 31.03.1992, VI ZR 143/91 in VersR 1992, S. 973.

Bei erwerbstätigen Personen, die bereits eine gewisse Zeit Erwerbseinkommen erzielt haben, bereitet diese Gegenüberstellung anhand hinreichender Anknüpfungstatsachen in Form von monatlichen Abrechnungen für die Vergangenheit regelmäßig keine größeren Probleme, aufwendiger ist die Berechnung des entgangenen Gewinns bei selbständig Tätigen,¹² gleichwohl kann auch für diese, soweit belastbare Daten für die Vergangenheit vorhanden sind, eine Berechnung durchgeführt werden.

Schwierigkeiten bereitet die Prognose, wenn eine Person geschädigt wird, die noch überhaupt kein Erwerbseinkommen erzielt hat. Hier lässt sich zwar immer für einen mehr oder weniger langen Zeitraum feststellen, dass aufgrund einer unfallbedingten Arbeitsunfähigkeit kein Einkommen erzielt werden konnte, die Frage ist jedoch, in welcher Höhe der Geschädigte Einkommen erzielt hätte, wenn er nicht geschädigt worden wäre. Hier sind folgende Konstellationen zu unterscheiden:

a) Verspäteter Eintritt in das Erwerbsleben

Hier geht es um Fälle, in denen der Geschädigte in einer Form verletzt wird, die zwar zu einer zeitlich begrenzten Aufhebung der Erwerbsfähigkeit führt, ihn jedoch in seiner ursprünglich geplanten beruflichen Entwicklung nicht behindert, sondern nur zu einem verzögerten Eintritt in den gewünschten Beruf führt. Häufige Beispielfälle sind die von Verletzungen von Studenten, die hierdurch ihr Studium erst zu einem späteren Zeitpunkt beenden können. Es stellt hierbei eine große Erleichterung dar, dass sich der Berufswunsch des jungen Menschen schon so weit konkretisiert hatte, dass er eine ganz bestimmte Ausbildung angetreten hat, in der er später dann auch tatsächlich tätig wird. Der Schaden entsteht zu dem Zeitpunkt, in dem der Geschädigte ohne den Unfall seine Erwerbstätigkeit aufgenommen hätte. Ab diesem Zeitpunkt ist nun das fiktive Einkommen, das der Geschädigte bei Aufnahme der von ihm beabsichtigten Tätigkeit erzielt hätte, dem tatsächlich erzielten Einkommen gegenüberzustellen. Die Gegenüberstellung hat immer für ganz konkrete Zeiträume zu erfolgen,¹³ dies ist für die Fälligkeit relevant. Für die Zukunft ist dann ein jeweiliger Minderverdienst durch erst später erreichte Gehaltssteigerungen etc. zu berücksichtigen, der Schaden beschränkt sich also nicht nur auf den Vergleichszeitraum, der der Erwerbsunfähigkeit infolge des schädigenden Ereignisses entspricht, sondern läuft auch für die Zukunft weiter. Diese Fälle bieten sich regelmäßig dafür an, dass durch eine vergleichsweise Einigung der Zukunftschaden abgegolten wird.

b) Unfallbedingte Änderung des Berufswunsches

In diesen Fällen liegt eine Verletzung vor, die so gravierend ist, dass der Geschädigte den von ihm ursprünglich ins Auge gefassten Beruf nicht mehr ausüben kann. Dies

12 Siehe hierzu z.B. Jahnke, der Verdienstaussfall im Schadenersatzrecht, 3. Aufl., Kap. 4.

13 Vgl. z.B. Küppersbusch, Ersatzansprüche bei Personenschaden, 10. Aufl., Rdn. 170 m.w.N.

muss nicht zwingend zu einem Schaden führen, es ist denkbar, dass derjenige, der ursprünglich einen handwerklichen Beruf ergreifen wollte und aufgrund körperlicher Beeinträchtigung nunmehr eine Bürotätigkeit ausübt, keinen Schaden erleidet, sofern der kaufmännische Beruf besser bezahlt wird. Schwierigkeiten ergeben sich regelmäßig dann, wenn durch den Unfall die intellektuelle Fähigkeit des Geschädigten herabgesetzt wird und ein ursprünglich geplanter Berufswunsch nicht mehr realisiert werden kann. Hier liegt die besondere Schwierigkeit darin, nachvollziehbar darzutun und zu beweisen, dass ein ganz konkreter Beruf vom Geschädigten ergriffen worden wäre. Dieses Problem stellt sich in mehr oder weniger identischer Form bei der weiteren Variante:

c) Unfallbedingter Verlust der Arbeitsfähigkeit

In dieser Konstellation wird ein junger Mensch so schwer geschädigt, dass er überhaupt nicht mehr in der Lage ist, Erwerbseinkommen zu erzielen. Für die Schadenermittlung gilt das oben Gesagte, es ist die Differenz zwischen tatsächlich erzielttem Einkommen (in diesem Fall in aller Regel Null) und dem hypothetischen Einkommen zu ermitteln. Diese Ermittlung des hypothetischen Einkommens kann teilweise schwierig, teilweise nahezu unmöglich sein und hängt namentlich davon ab, in welcher Form sich ein irgendwie gearteter Berufswunsch schon konkretisiert hat.

Je weiter die verletzte Person in ihrem Leben fortgeschritten war, umso einfacher ist regelmäßig auch die Ermittlung des Berufswunsches, namentlich dann, wenn bereits ein Studium und/oder eine Ausbildung aufgenommen worden ist, sich hierbei auch die üblichen Fortschritte nachweisen lassen und insofern zu belegen ist, dass anhand des bisherigen Verlaufs mit hoher Wahrscheinlichkeit der Geschädigte auch den Beruf ergriffen hätte, der seinem gewählten Ausbildungsziel entspricht.

Die Schwierigkeiten nehmen zu, je jünger die geschädigte Person ist. Ging diese noch zur Schule, kommt es nahezu ausschließlich auf die reinen Absichten an. Diese gilt es zu beweisen. Ein Anscheinsbeweis kommt dabei nicht in Frage, da die hier allein interessierenden inneren Tatsachen dem Anscheinsbeweis nicht zugänglich sind.¹⁴ Anhaltspunkte für die berufliche Entwicklung können sich hierbei aus der Schulform, der Fächerwahl oder der Durchführung von Praktika etc. ergeben. Die Schwierigkeiten werden indes umso größer, je weniger fortgeschritten die schulische Ausbildung des Geschädigten war. Bei Schädigungen von Kindern im Vorschulalter oder gar der ungeborenen Leibesfrucht liegen in der Person des Geschädigten überhaupt keine Anknüpfungstatsachen mehr, die auf eine spätere Berufswahl und daraus resultierende Gewinnerzielung schließen lassen.

Die nachfolgenden Ausführungen sollen zeigen, wie es dem Gericht in diesen Fällen durch nachvollziehbaren Vortrag ermöglicht werden kann, eine Schadensschätzung durchzuführen.

¹⁴ Vgl. Steffen, DAR 1984, S. 1, 5; Greger, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 4. Aufl., § 38 Rdn. 54 m.w.N.

III. Zur Beweisführung

Die einzelnen Beweismittel:

Die ZPO definiert die Beweismittel, die dem Geschädigten zur Verfügung stehen.

1) Die Parteivernehmung

Im Rahmen der haftungsausfüllenden Kausalität sieht § 287 Abs. 1 Satz 2 ZPO ausdrücklich vor, dass das Gericht nach eigenem Ermessen eine Parteivernehmung durchführen kann. Letztlich liegt nichts näher, als die Person, die den Schaden erlitten hat, zu ihren Absichten, Plänen und Wünschen betreffend eine spätere Berufsfähigkeit zu befragen. Relevant sind hier natürlich auch alle Umstände, die nach dem schädigenden Ereignis eingetreten sind, denn der Schadenbemessung ist stets der Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung zugrunde zu legen.¹⁵ Dieses Beweismittel ist indes bei der Schädigung von jüngeren Personen, insbesondere Kindern nahezu wertlos und immer auch dann, wenn die intellektuellen Fähigkeiten des Geschädigten durch den Unfall vermindert worden sind. Insofern muss man für diese Fälle zurückgreifen auf.

2) Zeugen

Es entspricht der ständigen Rechtsprechung des BGH,¹⁶ dass dann, wenn in der Person des Geschädigten selbst nur wenige oder keine Anhaltspunkte für dessen berufliche Zukunft liegen, eine Schadensschätzung dadurch vorgenommen werden kann, dass das familiäre Umfeld des Geschädigten in den Blick genommen wird. Hier kommt es dann auf den Ausbildungsstand der Eltern, die Entwicklung der Geschwister und andere Familienmitglieder an, diese können als Zeugen benannt werden. Auch familienfremde Personen, die zum Ausbildungsstand des Geschädigten sowie insbesondere speziellen Begabungen und Neigungen Auskunft geben können, kommen als Zeugen in Betracht, je nach Alter des Verletzten also Professoren, Lehrer oder auch Kindergartenbetreuer, darüber hinaus z.B. Musiklehrer, Sporttrainer usw. Personen, die Einstellungsprüfungen durchführen, kommen als sachverständige Zeugen dafür in Betracht, ob der Geschädigte zum relevanten Zeitpunkt die Voraussetzungen für bestimmte Ausbildungswege erfüllt hätte.¹⁷ Ebenfalls können z.B. Mitarbeiter der Personalabteilung des vom Geschädigten als Arbeitgeber avisierten Unternehmens als Zeugen zu möglichen Einstellungsvoraussetzungen gehört werden. Leistungen des Geschädigten vor und nach dem Unfall sowie mögliche Einstellungsvoraussetzungen können auch belegt werden durch:

15 Vgl. BGH, Urt. v. 16.03.2004, VI ZR 138/03 in zfs 2004, S. 349; BGH, Urt. v. 05.10.2010, VI ZR 186/08 in zfs 2011, S. 79.

16 Vgl. z.B. BGH, Urt. v. 05.10.2010, VI ZR 186/08 in zfs 2011, S. 79 m.w.N.

17 Vgl. OLG Celle, Urt. v. 03.01.2007, 14 U 45/06 in zfs 2008, S. 16.

3) Urkunden

Dies sind namentlich Zeugnisse und Bestätigungen über Tätigkeiten des Geschädigten, die einen Bezug zu einer zukünftigen beruflichen Tätigkeit haben. Auch der Ausbildungsstand von Familienmitgliedern lässt sich anhand solcher Zeugnisse und Bestätigungen i.d.R. problemlos nachweisen. Durch Zeugnisse kann insbesondere auch bewiesen werden, dass bei Geschädigten, die bereits einen Ausbildungsweg beschritten haben und die Leistungen so waren, dass man auch damit rechnen konnte, dass innerhalb der vorgesehenen Zeit (Regelstudienzeit, regelmäßige Ausbildungsdauer) die Ausbildung abgeschlossen worden wäre, was dann die Bestimmung des Datums, zu dem die Berufstätigkeit aufgenommen worden wäre, erheblich erleichtert. Hilfreich sind auch Bestätigungen von Unternehmen, die belegen, dass zu einem bestimmten Zeitpunkt eine Einstellung des Geschädigten erfolgt wäre und welches Einkommen der Geschädigte hätte verdienen können.¹⁸ Solche Belege können indes auch schädlich sein, wenn sich z.B. aus diesen ergibt, dass z.B. eine Studiendauer drastisch über der Regelstudienzeit vorgelegen hat, sodass hierdurch der Verdacht begründet wird, dass unfallunabhängig ohnehin eine zeitnahe Aufnahme des Erwerbslebens nicht erreicht worden wäre, allerdings sind Erklärungen der Partei über tatsächliche Umstände vollständig und wahrheitsgemäß abzugeben, § 138 Abs. 1 ZPO.

4) Sachverständige

Sofern der Geschädigte hinreichenden Vortrag dazu halten kann, welche Berufstätigkeit er tatsächlich für die Zukunft mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit aufgenommen hätte, kann es geboten sein, durch Einholung eines Sachverständigen-gutachtens zu ermitteln, wie sich die konkreten Einnahmen des Geschädigten in dem von ihm beabsichtigten Beruf entwickelt hätten. Eine Rolle spielen solche Gutachten insbesondere bei dem hier nicht weiter vertieften Fall, dass ein gerade erst selbständig Gewordener in seiner Erwerbsfähigkeit eingeschränkt wird. Gerade solche komplexe Themen wie auch die Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt im Allgemeinen und im Besonderen bieten sich für die Aufklärung durch Sachverständige an.

5) Augenschein

Dieses Beweismittel dürfte eine eher untergeordnete Rolle spielen, es ist letztlich nicht ausgeschlossen, dass das soziale bzw. wohnliche Umwelt eines Geschädigten in Augenschein genommen werden kann, dies dürfte jedoch in der Gewichtung hinter die anderen Beweismittel zurücktreten.

Nochmals ist in diesem Zusammenhang zu betonen, dass die gesamte Entwicklung des Geschädigten vor und nach dem Unfall relevant ist, es wäre insofern falsch, nur auf den Zeitpunkt des Schadeneintritts abzustellen.¹⁹

18 Vgl. KG, Urt. v. 20.10.2005, 12 U 31/03 in zfs 2006, S. 147.

19 Vgl. BGH, Urt. v. 14.01.1997, VI ZR 366/95 in zfs 1997, S. 131.

IV. Beispiele aus der Rechtsprechung:²⁰

Soweit ein Anspruch auf Ersatz des Einkommens aus einer studentischen Nebentätigkeit geltend gemacht wird, ist es hierfür von der Rechtsprechung für ausreichend erachtet worden, wenn der Geschädigte unter Verweis auf sein familiäres Umfeld (arbeitsloser Vater, Mutter Geringverdienerin) dartut, dass er auf einen Nebenjob angewiesen wäre, zumal davon auszugehen ist, dass Studenten versuchen, ein möglichst über dem Existenzminimum liegendes Einkommen zur Verfügung zu haben.²¹ Unzureichend hingegen ist es, wenn ein Geschädigter, der behauptet, er hätte Pilot bei der Bundeswehr, verbunden mit einem Studium an der dortigen Universität, werden wollen lediglich dartut, dass er die Voraussetzungen für die Einladung zum Eignungstest erfüllt. In diesem Fall war es so, dass nur 0,48 % der Bewerber, konkret fünf von 1.045 Teilnehmern den Beruf ergreifen konnten, den der Geschädigte ausüben wollte. In diesem Fall war unter Berücksichtigung eines durchschnittlichen Erfolges gerade das Scheitern in diesem Auswahlverfahren, das nur extrem qualifizierte Bewerber berücksichtigt, anzunehmen.²²

Als ebenfalls nicht ausreichend für die Annahme, dass der Geschädigte ein Theologiestudium aufgenommen hätte und sodann Pfarrer oder Lehrer geworden wäre, ist die Behauptung, dass der Geschädigte in einem fundamental christlichen Elternhaus bei regelmäßigen Gottesdienstbesuchen und Mitarbeit in der Jungschar aufgewachsen ist und später Kontakt zu christlichen Gruppeningen hatte. Alleine der Nachweis, dass der Geschädigte die intellektuelle Fähigkeit für die Aufnahme eines Studiums hatte, ist nicht ausreichend, um auch davon auszugehen, dass er tatsächlich studiert hätte.²³

Es ist natürlich auch für den Schädiger möglich, Umstände darzulegen und zu beweisen, die gegen einen wirtschaftlichen Erfolg des Geschädigten im Allgemeinen oder im Besonderen sprechen. Das Gericht darf sich nicht über das Vorbringen des Schädigers, das für die Schadensschätzung von Bedeutung ist, ohne weiteres hinwegsetzen bzw. ohne Ausweis eigener Sachkunde und die Hinzuziehung sachverständiger Hilfe solchen Vortrag als unerheblich oder widerlegt ansehen.²⁴

Insofern ist Vortrag zu berücksichtigen, wonach auf dem relevanten Arbeitsmarkt für den Geschädigten nur ein sehr geringes Angebot an Arbeitsplätzen zur Verfügung steht und dass ein Geschädigter im konkreten Vergleich mit anderen Bewerbern keine Chancen auf die Erlangung eines Arbeitsplatzes gehabt hätte.²⁵

Auch für die aus Sicht des Schädigers bzw. dessen Versicherers möglicherweise relevante negative Prognose, also eine Vermutung, dass der Geschädigte keine oder

20 Vgl. hierzu auch Freymann, zfs 2013, S. 125.

21 Schleswig-Holsteinisches OLG, Urt. v. 24.04.2008, 7 U 81/06 in zfs 2009, S. 259.

22 OLG Celle, Urt. v. 03.01.2007, 14 U 45/06 in zfs 2008, S. 16.

23 Vgl. OLG Karlsruhe, Urt. v. 04.08.1989, 10 U 51/89 in zfs 1990, S. 151.

24 Vgl. BGH, Urt. v. 09.11.2010, VI ZR 300/08 in zfs 2011, S. 200.

25 Vgl. BGH, a.a.O.

nur eine gering qualifizierte Arbeit ausgeübt hätte, kann es auf das soziale Umfeld ankommen. Es wird regelmäßig in Studien nachgewiesen, dass die soziale Umgebung, in der eine Person aufwächst, maßgeblich für deren spätere Chancen im Erwerbsleben ist. Man muss hinnehmen, dass es Milieus in Deutschland gibt, in denen »Hartz IV« als konkreter Berufswunsch geäußert wird und für den überwiegenden Teil der Personen, die in einem solchen Umfeld aufwachsen, auch die alleine realistische Perspektive ist. Auch dies hat das Gericht im Wege der Schadensschätzung nach § 287 ZPO zu berücksichtigen

V. Taktische Überlegungen

Mandanten mit schwersten Gesundheitsschäden bedürfen der Hilfe von für diese Thematik spezialisierten Anwälten. Bei schwersten Körperschäden kann naturgemäß der Anwalt nicht zur Gesundung beitragen, durch Durchsetzung eines Anspruchs auf Rente, die dem Geschädigten ein würdiges Leben ermöglicht, kann er jedoch helfen, dessen Leiden zu lindern. § 252 BGB gibt zwei Möglichkeiten der Schätzung des entgangenen Gewinns vor, zum einen den gewöhnlichen Verlauf der Dinge und zum anderen den konkreten Einzelfall. Man muss, s.o., grundsätzlich davon ausgehen, dass regelmäßig ein Geschädigter seine Arbeitskraft gewinnbringend genutzt hätte und eine irgendwie geartete Tätigkeit aufnehmen wird, die seinen Lebensunterhalt sichert. Es ist natürlich legitim, einen möglichst hohen Rentenanspruch für den Geschädigten durchzusetzen. Sofern jedoch die Voraussetzungen für einen solchen Schaden nicht beweisbar sind, besteht immer das Risiko, dass am Ende die Klage abgewiesen wird. Behauptungen, die erkennbar ohne tatsächliche Grundlage erhoben werden, sind unsubstantiiert.²⁶

Zu berücksichtigen ist auch, dass derjenige, der einen Ausbildungsberuf ergriffen hätte, deutlich früher im Erwerbsleben steht und damit auch früher einen Schadenersatzanspruch hat als derjenige, der durch ein mehr oder weniger aufwendiges Studium erst Jahre später ins Erwerbsleben eingetreten wäre. Auch wenn der monatliche Verdienst eines Besserqualifizierten möglicherweise höher ist, ist genau zu prüfen, ob dies tatsächlich dem Geschädigten einen finanziellen Vorteil bringt, zumal die Anforderungen an die Darlegungs- und Beweislast immer höher werden, je höher und möglicherweise außergewöhnlich das angegebene Berufsziel ist. Da im Wege des Vorteilsausgleichs regelmäßig die ersparten Kosten für die Berufsausübung in Abzug zu bringen sind,²⁷ sollte bedacht werden, dass Berufswünsche mit hohen Nebenkosten, wie z.B. Fahrtkosten oder auch Studiengebühren, auch zu höheren Abschlägen führen können.

²⁶ Vgl. z.B. Geigel/Knerr, a.a.O., 26. Aufl., Kap. 37, Rn. 2.

²⁷ Vgl. Jahnke, Der Verdienstausfall im Schadenersatzrecht, 3. Aufl., Kap. 8 m.w.N.

Um zu verhindern, dass eine Klage auf Schadenersatzanspruch vollständig abgewiesen wird, sollte der Anwalt, was zulässig ist, einen unbezifferten Klageantrag stellen.²⁸ Es muss allerdings eine ungefähre Größenordnung des Anspruchs erkennbar sein.²⁹ Dies sollte beachtet werden, auch wenn es dem Gericht im Rahmen der Prognose nicht verwehrt ist, davon auszugehen, dass der Geschädigte als Minus zum angestrebten Klageziel eine nur geringer qualifizierte Tätigkeit ergriffen hätte, was aber gleichwohl zu einem Schaden führen kann.³⁰ Besser ist es allerdings, wenn man dem Gericht im Wege von Hilfsanträgen bereits alternative Tätigkeiten des Geschädigten aufzeigt.³¹ Eventuellen Unsicherheiten in der Schätzung kann durch Abschlüsse begegnet werden.³²

Ein unbeziffertes Antrag erlaubt dem Gericht immer eine Schätzung, sodass auf diesem Wege jedenfalls ein Mindestschaden ermittelt werden kann.

Grundsätzlich besteht bei Rentenzahlungen die Möglichkeit, den Anspruch zu kapitalisieren, sofern die Rente in Form des entgangenen Gewinns fest steht. Dies bedarf einer genauen Abwägung. Ist absehbar, dass aufgrund einer schweren Schädigung das Risiko besteht, dass der Geschädigte deutlich vor Erreichen des statistischen Zeitpunkts versterben wird, kann es sinnvoll sein, über eine Kapitalisierung nachzudenken. Zu achten ist hierbei auf die Verzinsung, die gegenwärtig auf den Finanzmärkten erzielbaren Zinsen müssen bei der Kapitalisierung entsprechend berücksichtigt werden. Zu beachten ist, dass eine Kapitalisierung stets das Vorliegen eines wichtigen Grund voraussetzt, § 843 Abs. III BGB. Je jünger der Geschädigte ist umso kritischer ist eine Kapitalisierung zu sehen. Denn es besteht das Risiko, dass im Interesse an einer schnellen Zahlung eines relativ hohen Geldbetrages übersehen wird, dass der Geschädigte vielleicht in einigen Jahren vollständig ohne Versorgung dasteht, wenn das Geld ausgegeben worden ist.

Der Rentenanspruch ist regelmäßig auf den Eintritt in das Rentenalter zu beschränken, dies war in der Vergangenheit regelmäßig das 65. Lebensjahr.³³ Entscheidend ist indes die voraussichtliche Lebensarbeitszeit.³⁴ Die demographische Entwicklung und die aktuelle Rentendebatte lassen vermuten, dass das regelmäßige Renteneintrittsalter für die Zukunft nicht auf das 67. Lebensjahr beschränkt bleiben wird, sodass eine längere Lebensarbeitszeit gegeben sein kann. Ist der Anspruch von vorneherein auf das Erreichen des 65. Lebensjahres begrenzt, kann hierdurch dem Geschädigten ein nicht unerheblicher Nachteil entstehen. Hier sollte eine

28 Vgl. BGH Urt. v. 13.03.1967, III ZR 8/66, NJW 1967, S. 1420; Urt. v. 24.04.1975, III ZR 7/73 in VersR 1975, S. 856.

29 Vgl. BGH, Urt. v. 13.10.1981, VI ZR 162/80 in NJW 1982, S. 340.

30 Vgl. BGH, Urt. v. 05.10.2010, VI ZR 186/08 in zfs 2011, S. 79.

31 So vorbildlich geschehen bei LG Bielefeld, Urt. v. 19.02.2008, 4 O 234/03.

32 Vgl. BGH, Urt. v. 17.02.1998, VI ZR 342/96 in VersR 1998, S. 770 m.w.N.

33 Vgl. z.B. BGH, Urt. v. 27.06.1995, VI ZR 165/94 in zfs 1995, S. 1321; BGH, Urt. v. 27.01.2004, VI ZR 342/02 in zfs 2004, S. 260.

34 Vgl. BGH, Urt. v. 05.10.2010, VI ZR 186/08 in zfs 2011, S. 79.

Arbeitskreis I: Erwerbsschadensermittlung bei Verletzung vor oder kurz nach dem Berufseinstieg

Begrenzung auf den Zeitpunkt festgelegt werden, der dem dann geltenden Recht entspricht.

Auf Seiten des Schädigers ist zu beachten, dass es eine nicht unerhebliche Anzahl von Berufen gibt, namentlich die, die mit schwerer körperlicher Arbeit verbunden sind, in denen nach dem gewöhnlichen Verlauf der Dinge in aller Regel die dort Tätigen wesentlich früher verrentet werden,³⁵ auch solche Umstände sind im Rahmen der Prognose zu berücksichtigen. Voraussichtliche Steigerungen des Einkommens können einvernehmlich z.B. durch Bezugnahme auf einen Tarifvertrag dem Geschädigten gutgebracht werden.

Für den Zeitraum nach Eintritt ins Rentenalter bezieht der Geschädigte Leistungen von dritter Seite, der Anspruch auf Rentenversicherungsbeiträge geht gem. § 119 SGB X auf den Rentenversicherungsträger über. Über diese Ansprüche kann der Geschädigte daher nicht mehr verfügen. Problematisch ist dies indes bei Geschädigten, die bisher noch nicht in die Rentenversicherung eingezahlt haben, z.B. bei Studenten, die berufsbedingt später in das Erwerbsleben eintreten. Hier ist es jedenfalls kein Fehler, wenn der Rentenversicherer durch den Geschädigten darauf hingewiesen wird, dass hier ein Schaden entstanden ist, um sicherzustellen, dass er in voller Höhe seine Altersrente erhält.

VI. Überlegungen zur Verjährung

Auch wenn bei Schadenersatzansprüchen die Regelverjährung gilt, ist der Geschädigte dadurch in einer relativ komfortablen Situation, dass bei Ansprüchen gegen einen Kfz-Haftpflichtversicherer die Verjährung alleine durch die Anmeldung der Ansprüche beim Versicherer bis zu dessen abschließender schriftlichen Entscheidung gem. § 115 Abs. 2 VVG gehemmt wird. An die Voraussetzungen der schriftlichen Entscheidung werden hohe Anforderungen geknüpft, dementsprechend endet auch bei einer Äußerung des Versicherers zur Haftungsfrage die Hemmung nicht ohne weiteres.³⁶

Da bei der Schädigung von jungen Menschen über die folgenden Jahrzehnte der Schadenersatzanspruch gesichert werden muss, empfiehlt es sich unbedingt, den Versicherer zur Abgabe eines titeleretzenden Anerkenntnisses aufzufordern, das in aller Regel auch erteilt wird, ansonsten ist eine Feststellungsklage zu erheben. Gefährlich ist die Regelung des § 197 Abs. 2 BGB, wonach wiederkehrende Ansprüche, um die es sich regelmäßig bei Erwerbsschäden handelt, innerhalb eines Zeitraumes von drei Jahren verjähren. Denn die 30-jährige Verjährung erfasst nur das Stammrecht.³⁷ Auch wenn die dreißigjährige Verjährung greift muss darauf

35 Vgl. die Nachweise bei Herkenhoff, NZV 2013 S. 11 ff.

36 Vgl. z.B. Pröls/Martin, VVG, 28. Aufl., § 115, Rdn. 32 ff.

37 BGH, Urt. v. 28.01.2003, VI ZR 263/02 in zfs 2003, S. 281.

geachtet werden, dass nach Beginn des fiktiven Eintritts in das Erwerbsleben die entsprechenden Ansprüche zeitnah realisiert werden, allein das Vorhandensein eines Feststellungstitels schützt den Geschädigten hier nicht.

Bei akuten Notlagen, die regelmäßig bei jungen Geschädigten so nicht eintreten werden, ist daran zu denken, dass der Erwerbsschaden in Form einer Leistungsverfügung geltend gemacht werden kann.³⁸

VII. Schadenermittlung durch Tabellen?

Denkbar ist es, eine Schadensschätzung dadurch zu vereinfachen, dass in Form von Tabellen ein Schaden ermittelt wird. Dies ist jedoch bedenklich. Wie oben dargelegt, obliegt die Schätzung des entgangenen Gewinns dem richterlichen Ermessen. Die Erfahrung zeigt, dass dann, wenn Juristen scheinbar geeignete Tabellen entdecken, das Denken, jedenfalls aber der weitergehende Vortrag eingestellt wird. So lässt sich bei Geltendmachung des Haushaltsführungsschadens feststellen, dass nahezu jeder Geschädigte minutengenau den Arbeitsaufwand im Haushalt betrieben haben soll, der sich in den Tabellen bei Schulz-Borck/Pardey finden lässt. Die Anwendung von Tabellen kann im Massengeschäft, z.B. der Ermittlung des Nutzungsausfallschadens von Fahrzeugen, durchaus hilfreich sein, für die hier zu prüfenden individuellen Ausübungen ist er nicht geeignet. Tabellen können ein Korrektiv bzw. ein Beleg dafür sein, dass der durch umfangreichen Sachvortrag ermittelte Schaden tatsächlich in dieser Form eintreten könnte, z.B. unter Heranziehung von Tabellen, die das durchschnittliche Einkommen einer bestimmten Berufsgruppe wiedergeben. Insbesondere aber schneiden die Tabellen dem Geschädigten, der hinreichend Anlass dazu bietet, aufgrund der konkreten Umstände seines Einzelfalles einen höheren Schaden zu erwarten, einen entsprechenden Schadenersatzanspruch ab, da Tabellen nur gewöhnliche Verläufe, nicht jedoch konkrete individuelle wiedergeben können.

VIII. Fazit

Bei schwersten Personenschäden junger Geschädigter ist es Aufgabe des Anwalts, dessen Existenz für die Zukunft zu sichern. Da es um individuelle menschliche Schicksale geht, kommt es immer auf den besonderen Einzelfall an. Ein standardisiertes Vorgehen, namentlich unter Verwendung mehr oder weniger geeigneter Tabellen kann nicht die erforderliche aufwendige Arbeit ersetzen, die der Anwalt des Geschädigten zu leisten hat, um dessen Ansprüche zu realisieren. Die Regulierung von schweren Personenschäden gehört in die Hand von Spezialisten. Die Einführung des

38 Vgl. OLG Frankfurt a.M., Beschl. v. 11.10.2006, 19 W 51/06 in zfs 2007, S. 503.

Fachanwalts für Verkehrsrecht hat dem Rechtssuchenden bereits eine Möglichkeit eröffnet, zu erkennen, dass sich bestimmte Anwälte mit dieser Problematik intensiver beschäftigen. Personengroßschäden erfordern jedoch Kenntnisse, die überdurchschnittlich sind, der Geschädigte ist daher gut beraten, sich genau darüber zu informieren, welcher Rechtsanwalt die erforderlichen Kenntnisse hat.

Auch wenn gerade im Bereich von schweren Personenschäden namentlich dann, wenn fachkundige Anwälte die Regulierung betreiben, sehr häufig außergerichtliche Lösungen gefunden werden, kommt es regelmäßig zu Prozessen. Hier ist es genauso wünschenswert, dass der Geschädigte sich Richtern gegenüber sieht, die in dieser nicht alltäglichen Materie hinreichend kundig sind, um sicherzustellen, dass der Geschädigte auch alles erhält, was ihm zusteht, immerhin geht es oft um dessen Existenz. Insofern wäre es zu begrüßen, wenn sich mehr Gerichte als bisher dazu entschließen könnten, Spezialzuständigkeiten für Haftpflichtfälle, namentlich auch für Personenschäden zu bilden, letztlich auch, um der sich immer mehr spezialisierenden Anwaltschaft auf Augenhöhe begegnen zu können.

Darlegungs- und Beweiserleichterungen zur Erwerbsschadensermittlung bei Verletzungen vor oder kurz nach dem Berufseinstieg

Hans-Peter Freymann
Präsident des Landgerichts Saarbrücken

I. Einleitung

Verdienstaufschlag und andere Formen des Erwerbsschadens werden nach der Differenzhypothese aus dem Vergleich zwischen dem tatsächlich erzielten und dem hypothetischen, also ohne das Haftungsereignis zu erwartenden Erwerbseinkommen errechnet. Ein solcher Vergleich lässt sich bei Personen, die bereits im Erwerbsleben »angelangt« sind, für den Regelfall ohne allzu große Probleme anstellen. Wie aber ist die Lage bei Geschädigten zu beurteilen, bei denen die berufliche Entwicklung noch ganz am Anfang steht oder sich noch gar nicht abzeichnen lässt? Welchen beruflichen Weg hätten im Kindesalter oder als Jugendliche Verletzte ohne die Verletzung eingeschlagen, welche berufliche Karriere hätte sie erwartet, wie viel Einkommen hätten sie mit ihrer beruflichen Tätigkeit und in welchen Zeiträumen hätten sie dieses erzielt. All dies lässt sich kaum verlässlich herausarbeiten. Und: Je jünger der Verletzte ist, desto schwieriger ist die Aufgabe. Persönliche Fähigkeits- oder Leistungsmerkmale, die am ehesten einen ansatzweise verlässlichen Schluss auf spätere berufliche Meriten zulassen würden, sind etwa bei einem Säugling, der einen Geburtsschaden erlitten hat, oder bei einem Dreijährigen, der bei einem Verkehrsunfall verletzt wird, nicht einmal im Ansatz vorhanden. Aber auch bei einem achtjährigen Grundschüler wird man in aller Regel nur wenige Anhaltspunkte finden, die eine verlässliche Prognose der späteren beruflichen Entwicklung ohne Eintritt der Verletzung zulassen würde. Kurzum: In solchen Fällen besteht eine besondere Ungewissheit der hypothetischen Entwicklung und damit ein weiteres Prognoserisiko, das in der gerichtlichen Auseinandersetzung die ohnehin bestehende Unsicherheit richterlichen Schätzungsermessens weiter erhöht.

Dass die damit einhergehende Unsicherheit keine neues Problem ist, zeigt der Umstand, dass »das Zukunftsrisiko bei jugendlichen Verkehrsofopfern« bereits Gegenstand eines Verkehrsgerichtstages gewesen ist, um genau zu sein des 22. VGT

1984.¹ Überhaupt ist das Thema damals, in den früheren 80er Jahren, mehrfach untersucht worden, insbesondere in einem grundlegenden Aufsatz von Steffen in der DAR 1984, dessen Feststellungen auch heute noch in weitem Umfang aktuell sind. Die Empfehlung, die der damalige Arbeitskreis VI in Bezug auf die Bemessung des Erwerbsausfallschadens abgegeben hatte, lässt freilich erahnen, welche Schwierigkeiten bestehen, das Prognoserisiko durch Festlegung von Schätzungsparametern in den Griff zu bekommen. Sie lautet:

Bei der Bemessung des Erwerbsausfallschadens ist in allen Fällen, in denen vor dem Unfall Besonderheiten nicht aufgetreten sind, davon auszugehen, dass ein Kind oder ein Jugendlicher mit irreparablen Hirnschäden, die eine Berufsausbildung ausschließen, im Regelfall mindestens den Hauptschulabschluss, bei einer Verletzung nach Eintritt in die erste Klasse einer weiterführenden Schule den Realschulabschluss erreicht hätte.

Diese Empfehlung ist – soweit ich es erkennen kann – in der forensischen Praxis nicht angenommen worden. Man brauchte diesen Ansatz letztlich auch nicht, denn man hat sich anders beholfen. Wie, das soll Gegenstand dieser das Thema des Arbeitskreises einleitenden Abhandlung sein.

Bevor wir uns jedoch diesen Fragen widmen, will ich noch kurz abgrenzen, was nicht Thema des Arbeitskreises sein soll. Es soll/en

- (1) die Ermittlung des Erwerbsschadens im Vordergrund stehen, was die Haftung des Schädigers und die Zurechnung des schädigenden Ereignisses zur Einschränkung der Erwerbsfähigkeit (haftungsbegründende Kausalität) als vorausgesetzt zugrunde legt;
- (2) der Erwerbsschaden betrachtet, nicht also Fragen des Haushaltsführungsschadens, Schmerzensgeldes, unfallbedingter Mehrkosten/vermehrter Bedürfnisse erörtert werden;
- (3) die Besonderheiten bei Verletzung von Kindern, Jugendlichen, Auszubildenden untersucht, nicht dagegen auf allgemeine Probleme der Erwerbsschadensermittlung (z.B. Berechnungsmethoden (Brutto/Netto), Verdienstaufschlag bei Selbstständigen u.a.) eingegangen werden. Auch sind deutlich geringere Besonderheiten bei der Ermittlung von Fortkommens- und anderen Verzögerungsschäden zu beobachten,² so dass der Schwerpunkt unserer Betrachtung bei dem Ausfall oder der Einschränkung der Arbeitsfähigkeit auf Dauer liegen wird.

II. Rechtliche Grundlagen der Erwerbsschadensermittlung

1) Der Erwerbsschaden

Nach § 249 Abs. 1 BGB hat der zum Schadensersatz Verpflichtete den Zustand herzustellen, der ohne den zum Schadensersatz verpflichtende Umstand bestünde.

1 Vgl. dazu die Aufsätze von Funk in Deutscher Verkehrsgerichtstag 22, S. 226 f.; Riesenbeck, ebendort, S. 248 f. und Jochheim, ebendort, S. 216 f.

2 So auch Küppersbusch, Ersatzansprüche bei Personenschaden, 10. Aufl., Rdn. 170 a.E.

Der Schaden besteht demnach in der Differenz zwischen dem tatsächlichen Vermögen des Geschädigten und demjenigen, wie es sich hypothetisch ohne Schadenseignis darstellen würde. Einkünfte, die ohne schadenstiftendes Ereignis erzielt worden wären, sind damit Teil des ersatzfähigen Schadens. § 252 Satz 1 BGB ist deshalb (heute³) eigentlich überflüssig, denn er stellt nur deklaratorisch fest, dass der zu ersetzende Schaden auch den entgangenen Gewinn umfasst. Nach allgemeiner Einschätzung sind damit alle entgangenen Einkünfte erfasst, gleich ob sie auf einem nicht realisierten (Unternehmer-)Gewinn beruhen oder ob sie – wie dies etwa § 842 BGB konkretisiert – in Nachteilen für den Erwerb oder für das Fortkommen des Geschädigten bestehen. Der Erwerbsschaden ist somit ein Unterfall des entgangenen Gewinns. Er beschreibt alle wirtschaftlichen Beeinträchtigungen, die der Verletzte durch den verletzungsbedingten Ausfall seiner Arbeitskraft erleidet, erfasst also sowohl den Verdienstaufschlag eines abhängig Beschäftigten als auch den Einkommensverlust eines Selbständigen.

2) Die Schadensermittlung nach § 287 Abs. 1 ZPO

Müsste der Geschädigte seinen Erwerbsschaden nach allgemeinen Darlegungs- und Beweislastregeln darglegen, würde er in nicht unerhebliche Schwierigkeiten geraten. Denn zur Schadensermittlung muss er ja nicht nur die tatsächliche Vermögenslage darlegen, sondern auch eine hypothetische Vermögensentwicklung belegen, die aber per se nur auf einer mehr oder weniger sicheren Annahme beruht und daher einer exakten, zweifelverbietenden Feststellung entzogen ist.⁴ Kinder und Jugendliche, die keine gesicherte Erwerbsbiographie aufweisen können, hätten bei Anwendung des Beweismaßes des § 286 ZPO praktisch keine Chance, einen auch nur annähernd bestimmten Verlauf der künftigen beruflichen Entwicklung zur vollen Überzeugung des Gerichts⁵ darzulegen, geschweige denn zu beweisen.

Um zu verhindern, dass materiell berechnete Ansprüche an prozessualen Anforderungen scheitern,⁶ leistet § 287 ZPO dem Geschädigten Hilfestellung. Für das Vorhandensein, die Verletzungsbedingtheit sowie die Höhe und Umfang des Schadens werden die Darlegungs- und Beweisanforderungen durch § 287 Abs. 1 ZPO abgeschwächt, und dies in zweierlei Hinsicht: Zum Einen unterliegt der Geschädigte geringeren Anforderungen bei der Substantiierung des Schadens und muss diesen nicht notwendigerweise bis ins Einzelne und mit mathematischer

3 Die Vorschrift ist historisch dadurch zu erklären, dass vor Inkrafttreten des BGB der Grundsatz des vollen Schadensausgleichs nicht selbstverständlich war, sondern teilweise ein nach Verschuldensformen abgestuftes Vermögensinteresse dem Schadensausgleich zugeführt wurde, vgl. der Große Senat in BGHZ 98, 212 unter III 2; Staudinger/Schiemann, BGB, 2005, § 252 Rdn. 1, jew. m.w.N.

4 Vgl. etwa Staudinger/Schiemann, BGB, 2005, Vorbem. zu § 249 Rdn. 101; Laumen in Prütting/Gehrlein, ZPO, 4. Aufl., § 287 Rdn. 1, jew. m.w.N.

5 Statt aller: Laumen a.a.O. § 286 Rdn. 22 m.w.N.

6 BVerfG, Beschl. v. 8.12.2009 – 1 BVR 3041/06 = NJW 2010, 1870 (Juris) unter II 1 a bb m.w.N.

Genauigkeit dartun. Zum Anderen ist dem Gericht, das ja im Streitfall über den Erfolg des Schadensbelegs entscheidet, gestattet, das Vorhandensein und die Höhe des Schadens anhand der Gesamtumstände nach »freier Überzeugung« festzustellen. Damit ist nicht nur eine geringeres Beweismaß verbunden, denn für die richterliche Überzeugung darf hier eine überwiegende Wahrscheinlichkeit genügen, sondern es eröffnet dem Gericht auch die Möglichkeit, den Schaden notfalls zu schätzen und – wo dies nicht anders möglich ist – wenigstens einen Mindestschaden zu ermitteln und anzusetzen.⁷

3) Die Beweiserleichterung des § 252 Satz 2 BGB

§ 252 Satz 2 BGB enthält ebenfalls eine Hilfestellung für den Geschädigten. Danach gilt als entgangen der Gewinn, der nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge oder nach den besonderen Umständen, insbesondere nach den getroffenen Anstalten und Vorkehrungen mit Wahrscheinlichkeit erwartet werden konnte. Darin liegt nach heutigem Verständnis eine Beweisregel, eine Beweiserleichterung⁸ in Gestalt einer Vermutung: Ist ersichtlich, dass der Gewinn nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge mit Wahrscheinlichkeit erwartet werden konnte, dann wird vermutet, dass er gemacht worden wäre.⁹ Diese Vermutung ist freilich widerlegbar. Hierzu genügt jedoch nicht – wie beim Anscheinsbeweis – eine Erschütterung durch Nachweis der ernsthaften Möglichkeit eines abweichenden Geschehensablaufs, sondern es bedarf des Gegenbeweises, den jeweils der zu erbringen hat, der vom gewöhnlichen Verlauf Abweichendes behauptet.¹⁰ Der Ersatzpflichtige muss also beweisen, dass der Gewinn nach dem späteren Verlauf oder aus irgendwelchen anderen Gründen nicht gemacht worden wäre, während der Ersatzberechtigte wiederum den Beweis führen muss, dass ein Gewinn nach den getroffenen Anstalten und Vorkehrungen höher ausgefallen wäre als nach dem gewöhnlichen Verlauf.

Volle Gewissheit, dass der Gewinn gezogen worden wäre, ist nach § 252 Satz 2 BGB also nicht erforderlich; es genügt der Nachweis einer gewissen Wahrscheinlichkeit, die im Übrigen nicht schon beim Eintritt des zum Ersatz verpflichtenden Umstandes bestanden zu haben braucht.¹¹ Die Vorschrift verlangt also von dem Richter ein Wahrscheinlichkeitsurteil über die nach dem gewöhnlichen Verlauf der

7 Laumen a.a.O., Geigel/Knerr, Der Haftpflichtprozess, 27. Aufl., Kap. 37 Rdn. 59, jew. m.w.N.

8 BGHZ 29, 293 unter I 3; Staudinger/Schiemann a.a.O. Rdn. 4; Oetker in Münchner Kommentar BGB, 6. Aufl., § 252 Rdn. 31, jew. m.w.N.

9 BGHZ 29, 293 a.a.O.; Urt. v. 17.12.1963 – V ZR 186/61 = NJW 1964, 661 (Juris); Staudinger/Schiemann a.a.O. § 252 Rdn. 4; Larenz, Lehrbuch des Schuldrechts, Allgemeiner Teil Band I 13. Aufl. § 29 II b S 454, jew. m.w.N.

10 Oetker in Münchner Kommentar BGB a.a.O. Rdn. 37; Larenz a.a.O. § 29 III a S. 469.

11 BGHZ 29, 293 a.a.O.

Dinge zu erwartende berufliche Entwicklung¹²: Den Grad der Wahrscheinlichkeit nennt sie freilich nicht.¹³ Und sie gibt auch keinen Hinweis darauf, wie der gewöhnliche Verlauf der Dinge zu ermitteln ist.

Überhaupt ist die Reichweite der Vorschrift wie auch ihr Verhältnis zu § 287 ZPO nicht wirklich geklärt.¹⁴ Ihren ursprünglich materiell-rechtlichen Charakter hat sie nach ganz überwiegender Auffassung eingebüßt. Als Beweiserleichterung wird sie meist nur als Ergänzung zu § 287 ZPO verstanden, was in der Praxis dazu führt, dass sie bei der Bemessung entgangenen Gewinns meist ohne Unterscheidung mit der prozessrechtlichen Bestimmung zusammen aufgeführt wird. Sie hat überwiegend im kaufmännischen Verkehr Bedeutung¹⁵: Dem nicht belieferten Kaufmann etwa wird die Schadensbemessung erleichtert, weil die Lebenserfahrung dafür spricht, dass er die Ware zumindest zum gewöhnlichen Marktpreis veräußert hätte und die Differenz zwischen Lieferpreis und Marktpreis seinem (Roh)gewinn entspricht. Diese Vermutung führt zu einer Abstrahierung des Schadens, nicht jedoch zur Zuerkennung eines abstrakt und damit unabhängig vom Nachweis eines Vermögensnachteils zu ersetzenden Schadensersatzes, wie es beispielsweise § 288 BGB für den Zinsschaden vorsieht.¹⁶ Für den späteren Erwerbsschaden von im Jugendalter verletzten Personen ist der Hinweis auf den gewöhnlichen Verlauf der Dinge indes kaum hilfreich, denn es ist ja gerade offen, wie die spätere berufliche Entwicklung verläuft. Einen gewöhnlichen Beruf gibt es – wie dies Medicus veranschaulicht hat¹⁷ – gerade nicht, ebenso wenig übrigens wie einen gewöhnlichen Verdienst. Daher ist für eine abstrahierende Bemessung des Erwerbsschadens in solchen Fällen auf der Grundlage von § 252 Satz 2 BGB zunächst kein Raum, bevor nicht zumindest das spätere Berufsbild, von dem dann ein bestimmter Verdienst abgeleitet werden kann, hinreichend wahrscheinlich gemacht worden ist.

Der Wert der Vorschrift liegt deshalb wohl am ehesten darin, den Richter anzuhalten, die Anforderungen an die Prognose und das damit verbundene Wahrscheinlichkeitsurteil nicht zu hoch zu setzen.¹⁸ Im Übrigen gilt für den Richter § 287 ZPO. Die Geltendmachung des Erwerbsschadens setzt deshalb die Darlegung und den Nachweis von Anknüpfungstatsachen voraus; das Beweismaß ist hier wie dort zumindest eine überwiegende, also eine 50 % irgendwie überschreitende Wahrscheinlichkeit. Und was zum gewöhnlichen Lauf der Dinge gehört, ist

12 Eingehend: BGHZ 54, 45; vgl. auch OLG Brandenburg, Urt. v. 4.11.2010 – 12 U 35/10 – NJW 2011, 2219 (Juris); Küppersbusch a.a.O. Rdn. 47, 50.

13 Etwa Oetker in Münchener Kommentar BGB a.a.O. Rdn. 31 m.w.N.

14 Vgl. Medicus DAR 1994, 442, 445.

15 Oetker in Münchener Kommentar BGB a.a.O. Rdn. 46 f. m.w.N.

16 Oetker in Münchener Kommentar BGB a.a.O. Rdn. 45 m.w.N.

17 DAR 1994, 442, 44.

18 So Staudinger/Schiemann a.a.O. Rdn. 18.

Arbeitskreis I: Erwerbsschadensermittlung bei Verletzung vor oder kurz nach dem Berufseinstieg

gerichtsbekannt und muss nicht bewiesen werden.¹⁹ In praxi wird daher in aller Regel die Lebenserfahrung (des Gerichts) entscheiden.²⁰

4) Grenzen der Schadensermittlung

a) Tatsachengrundlagen

Auch wenn die hypothetische Entwicklung des beruflichen Fort- und Werdegangs nicht real und daher nicht beweisbar ist, sondern nur geschätzt werden kann,²¹ sind stets die Grenzen der Schadensschätzung zu beachten. Die Norm soll nämlich in erster Linie den Geschädigten entlasten und nur bedingt das Gericht. Voreilige Schätzungen ohne Ausschöpfung der möglichen Tatsachengrundlage sind nicht zulässig. Eine Schätzung ist deshalb dann – und auch nur dann – erlaubt, wenn eine exakte Berechnung des Schadens nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich ist.²² Sie verlangt stets eine hinreichende Tatsachengrundlage. Anknüpfungstatsachen müssen daher vom Anspruchsteller schlüssig dargelegt werden und über ihr Vorhandensein muss im Streitfall Beweis erhoben werden.²³ Aber auch Einwänden des Schädigers muss das Gericht – worauf es leider immer wieder Anlass gibt, hinzuweisen²⁴ – notfalls unter Hinzuziehung sachverständiger Hilfe nachgehen, wenn und soweit dies für die Schadensschätzung von Bedeutung ist.

b) Abstrakte Schadensberechnung

Fehlt es an greifbaren Tatsachen und würde eine Schätzung deshalb »völlig in der Luft hängen«, sind die Grenzen richterlicher Schadensermittlung erreicht.²⁵ Eine solche Schätzung wäre letztlich losgelöst von den konkreten Grundlagen des Einzelfalls und damit uneingeschränkt abstrakt. Diese objektive oder abstrakte Schadensbemessung im engeren Sinne²⁶ ist ohne ausdrückliche gesetzliche Anordnung nach ganz überwiegender Auffassung nicht gestattet.²⁷ Sie ließe sich mit § 249 BGB nur schwer vereinbaren, weil sie unabhängig vom Bestehen eines eingetretenen Vermögensnachteils ist.

19 Staudinger/Schiemann a.a.O. Rdn. 20.

20 Was nicht ausschließt, bestimmte Erfahrungssätze durch Sachverständige überprüfen zu lassen, vgl. BGH, Urt. v. 5.10.2010 – VI ZR 186/08 = VersR 2010, 1607 »Tischlergeselle« (Juris Rdn. 23).

21 Staudinger/Schiemann a.a.O. Vorbem. zu § 249, Rdn. 101.

22 BVerfG NJW 2010, 1870 a.a.O.

23 Laumen a.a.O. Rdn. 18.

24 Vgl. etwa OLG Celle, Urt. v. 9.11.2011 – 14 U 98/11 = SP 2012, 107 (Juris) unter II 1a.

25 Laumen a.a.O. Rdn. 14 m.w.N.

26 Zur uneinheitlichen Terminologie vgl. etwa Emmerich in Münchner Kommentar BGB a.a.O. vor § 281 Rdn. 30, Larenz a.a.O. S. 468 f., jew. m.w.N.

27 Vgl. BGHZ 54, 45; zum Meinungsstand Emmerich in Münchner Kommentar BGB a.a.O.

Für die Schadensberechnung nach der Differenzhypothese bedarf es daher Anknüpfungstatsachen. Als Tatsachengrundlage für eine Schätzung des Verdienstausfalls auch und gerade jüngerer Personen taugt ein Grad der Erwerbsminderung²⁸ oder ein Invaliditätsgrad, wie er in der Versicherungswirtschaft anhand von Gliedertaxen bestimmt wird,²⁹ nach h.M. nicht. Zu Recht. Der Verdienstausfall orientiert sich ja nicht an der Arbeitskraft, die von individuellen Merkmalen wie Leistungsfähigkeit, Leistungsbereitschaft, Begabung, Motivation u.a. abhängig und daher zu inhomogen ist, um irgendwie gleichgeschaltet werden zu können. Der Erwerbsschaden, so der Bundesgerichtshof, liegt vielmehr in den Nachteilen, die wegen der geminderten Arbeitskraft im Erwerbsergebnis konkret eintreten.³⁰ Eine Schadensschätzung allein anhand der (abstrakten) Erwerbsminderung ohne Anknüpfungstatsachen dafür, welches Erwerbsergebnis mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu erwarten war, ist deshalb nicht zulässig. Sie wäre auch – worauf Medicus mit Recht hinweist³¹ – wegen der Bedeutung der Schadensbemessung für den Betroffenen nicht wünschenswert. Angesichts der in vielen Fällen mit der Verletzung verbundenen einschneidenden Lebensveränderung, die sich gerade bei jüngeren Verletzten über viele Jahrzehnte auf ihr künftiges und gesamtes (Berufs)Leben auswirkt, wäre eine Pauschalierung des Erwerbsschadens – anders als etwa bei Sachschäden – unangemessen.

Ebenso wie die Berufswahl nicht durch Rückgriff auf eine abstrakte Erwerbsfähigkeit ersetzt werden kann, lässt sich auch das Erwerbsergebnis nicht abstrakt pauschalisieren. Ein Rückgriff auf Einkommenssätze des öffentlichen Dienstes oder ein irgendwie sonst geartetes Durchschnittseinkommen³² führt nicht weiter. Angesichts der Individualität der Arbeitskraftverwertung lässt sich nämlich kein Durchschnittseinkommen errechnen, das auch nur einigermaßen aussagefähig und damit nicht willkürlich wäre.³³

c) Mindestschaden

Für eine abstrakte Schadensbemessung (i.e. Sinne) ist folglich kein Raum, so dass auch die Berechnung eines abstrakten Mindestschadens nicht zulässig ist.³⁴ § 287 ZPO eröffnet jedoch die Möglichkeit, einen Minimalschaden zu schätzen, wenn

28 Vgl. OLG Karlsruhe, Urt. v. 17.12.1999 – 3 U 211/97 (Juris)

29 Vgl. in jüngerer Zeit etwa BGH, Urt. v. 16.3.2004 – VI ZR 138/03 = NJW 2004, 1945 (Juris) unter II 2 b aa m.w.N.

30 BGHZ 54, 45, 49 f.; Urt. v. 17.1.1995 – VI ZR 62/94 = VersR 1995, 422 (Juris) unter II 2a m.w.N.

31 DAR 94, 442, 443.

32 Der Vorschlag Recktenwalds, sich an den Einkommensstufen des öffentlichen Dienstes zu orientieren (DAR 1983, 337, 348) hat sich deshalb nicht durchsetzen können.

33 A.A. offenbar Staudinger/Schiemann a.a.O. Rdn. 36, der allerdings auf ein solches als »letzten Ausweg« zurückgreifen will.

34 Vgl. BGHZ 54, 45, 53 ff.; NJW 2004, 1945 a.a.O. unter II 2 b aa m.w.N.

zumindest nachgewiesen ist, dass überhaupt ein Schaden entstanden ist, der die Erheblichkeitsschwelle überschreitet. Wenn dessen Höhe nicht näher bestimmbar ist, hat das Gericht anhand der bewiesenen Anknüpfungsgrundlagen zu schätzen, welcher Schaden mindestens entstanden ist. Für den Erwerbsschaden bedeutet dies, dass zunächst geklärt werden muss, welche Ausbildung und welchen Beruf der Geschädigte ohne die Verletzung ergriffen hätte. Auf dieser Grundlage kann das Gericht dann ein Erwerbseinkommen – sei es eines Versicherungskaufmanns, eines Universitätsprofessors oder auch eines Profisportlers – anhand von Durchschnittseinkommenszahlen eruieren. Ein Mindestschaden ist damit nicht abhängig von einem statistischen Durchschnittseinkommen aller Erwerbstätigen, sondern von dem Beruf, den der Geschädigte mindestens erreicht und ausgeübt hätte.³⁵

III. Darlegungs- und Beweiserleichterungen im Einzelnen

Nehmen wir an, das Kind einer Rechtsanwältin und eines teilzeitbeschäftigten Kindergärtners hat bei der Geburt eine Schädigung erlitten, die zu einer Schwerstbehinderung ohne Aussicht auf Eingliederung in das Erwerbsleben führt. Im Erwachsenenalter macht es Ersatz von Verdienstausfall geltend. Dazu wird vorgebracht, das Kind hätte nach Vorstellung der Eltern ohne die Schädigung ein Jurastudium absolviert und den Beruf eines Richters ergriffen. Die Versicherung des Schädigers wendet ein, keines der beiden erwachsenen Geschwister des Kindes habe ein Hochschulstudium durchlaufen; eines der Geschwister sei sogar ohne Ausbildung geblieben, das andere arbeite als angestellter Schreinergeselle. Auch die übrigen Verwandten (Onkel und Tanten) seien durchweg nicht akademisch gebildet.

Schon dieser kleine Fall zeigt die Schwierigkeiten, die bei der Prognose über die künftige berufliche Entwicklung eines Geschädigten anfallen, der im Kindes- oder Jugendalter verletzt wurde. Eine eigene schulische oder andere Biographie als Anknüpfung für eine Prognose steht ja nicht zur Verfügung, so dass hier lediglich das familiäre Umfeld eine wenn auch unscharfe Orientierung bietet. Aber an wessen beruflicher Stellung sollte man sich für die hypothetische berufliche Entwicklung des Kindes orientieren, wem schlägt es nach? Wie steht es um die Stellenaussichten in dem beabsichtigten Beruf? Wie wenn es für den Berufswunsch nicht gereicht hätte?

Um sich in einem solchen Fall der Schadensbemessung anhand der konkreten Umstände zu stellen, bedarf es eines gestuften Vorgehens: Zunächst ist zu untersuchen, ob überhaupt ein Schaden entstanden ist, und anschließend muss die Frage

35 Hier liegt der Unterschied zur Auffassung Schiemanns, der nicht auf ein Durchschnittseinkommen eines bestimmten Berufsbildes sondern auf ein allgemeines statistisches Durchschnittseinkommen rekurrieren möchte.

beantwortet werden, in welcher Höhe ein Gewinn entgangen ist. Damit sind beispielsweise folgende Fragestellungen angesprochen:

- Hätte der Geschädigte ohne Unfall überhaupt eine Erwerbstätigkeit ergriffen?
- Wenn ja, welche Ausbildung hätte er ergriffen?
- Hätte er diese erfolgreich beendet und wenn ja, welchen Beruf hätte er anschließend ergreifen und ausüben können³⁶?
- Hätte er in diesem Beruf ein höheres Einkommen erzielt?
- Welches Einkommen hätte er zu Beginn erzielt und wie hätte sich das Einkommen entwickelt?
- Wie lange hätte er in diesem Beruf Einkommen erzielt?

Um die bei der Beantwortung auftauchenden Schwierigkeiten meistern zu können, hat die Rechtsprechung eine Reihe von Vereinfachungen und Erleichterungen gerade für die Fälle entwickelt, in denen eine Schädigung im Kindes- oder Jugendlichenalter erfolgt ist. Im Einzelnen:

1) Gleitende Absenkung der Darlegungs- und Beweislast bei »frühen« Schädigungen

Der Maßstab, der nach § 287 ZPO an die Substantiierung des Geschädigten und die Überzeugung des Gerichts angelegt wird, ist in das Ermessen des Richters gestellt. Dadurch erhalten der Geschädigte und das erkennende Gericht eine – wenn auch nicht grenzenlose³⁷ – Flexibilität, die eine vernünftige Handhabung solcher Erwerbsschäden überhaupt erst ermöglicht. In der gerichtlichen Praxis hat dies dazu geführt, die Darlegungs- und Beweisforderungen gleitend abzusenken: Je weniger Tatsachen dem Geschädigten ohne eigenes Verschulden zum Vortrag und Beleg seines Schadens zur Verfügung stehen, desto geringer sind die Anforderungen an die Substantiierung und die Überzeugungsbildung.³⁸

Die Rechtsprechung betont insoweit stets, dass der Geschädigte zwar soweit wie möglich konkrete Anknüpfungstatsachen für die erforderliche Prognose dartun und beweisen muss, insoweit jedoch an die Darlegung keine zu hohen Anforderungen gestellt werden dürften, wenn der Geschädigte nur wenige konkrete Anhaltspunkte für die spätere Gestaltung seines Erwerbslebens liefern könne, etwa weil er – wie im Ausgangsfall – im Zeitpunkt des Schadensereignisses noch vor oder in Ausbildung oder am Anfang der beruflichen Entwicklung stand.³⁹ Zur Begründung wird angeführt, es liege in der Verantwortlichkeit des Schädigers, dass der Geschädigte in einem so frühen Zeitpunkt seiner beruflichen Entwicklung aus der Bahn

36 So ausdrücklich BGH, Urt. v. 5.10.2010 – VI ZR 186/08 = VersR 2010, 1607 »Tischler-geselle« (Juris) unter II 2c.

37 Dazu Medicus DAR 1994, 442, 446.

38 Zuletzt etwa BGH VersR 2010, 1607 a.a.O. und Urt. v. 9.11.2010 – VI ZR 300/08 = NJW 2011, 1145 »Germanistin« (Juris), jew. m.w.N.

39 BGH, Urt. v. 17.2.1998 – VI ZR 342/96 = NJW 1998, 1633 »Fußballtrainer« (Juris) unter II B 1 m.w.N.

geworfen werde, woraus sich die besonderen Prognoseschwierigkeiten ergeben.⁴⁰ Wirklich überzeugend erscheint mir dies nicht. Der Schädiger soll aufgrund seines schädigenden Handelns nicht nur für die Folgen der Verletzung haften, sondern zugleich die Beweisnot des Geschädigten verantworten. Die Anknüpfung an die Vorwerfbarkeit des Verhaltens des Schädigers mag vielleicht bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schädigung überzeugen, ist aber bei allenfalls leicht fahrlässigem Verhalten des Schädigers oder gar bei verschuldensunabhängiger Gefährdungshaftung unbefriedigend. Im Übrigen: Was kann der Schädiger dafür, dass ausgerechnet ein junger Mensch im verunfallten Kraftfahrzeug verletzt wurde? Medicus verweist zu Recht darauf, dass der Gedanke der Verantwortlichkeit für die Beweisnot an sich nur für die anerkannten Fälle der Beweisvereitelung passt. Ich halte es deshalb für näherliegend und auch ausreichend, den Grund für die Absenkung der Anforderung in der Zielsetzung des § 287 ZPO selbst zu suchen. Die unverschuldete Beweisnot des Geschädigten soll nicht zu materiell unbefriedigenden Ergebnissen führen, ungeachtet aller Verantwortlichkeit des Schädigers für die Schädigung. Dies allein lässt schon eine gleitende Absenkung der Anforderungen nach den Möglichkeiten des Geschädigten zu. Ob damit tatsächlich – wie Steffen es konstatiert hat⁴¹ – ein gewisser Schätzungsbonus zugunsten des Geschädigten verbunden ist, kann letztlich offenbleiben.⁴²

2) Prognose eines (Mindest-)Erwerbseinkommens

Die Feststellung, ob der Geschädigte ohne das schädigende Ereignis überhaupt Erwerbseinkommen erzielt hätte, ist in einer Reihe von Fällen schon nicht unproblematisch. Im Ausgangsfall dürfte sie nicht wirklich Zweifel aufwerfen, da weder in der Person des Geschädigten noch in seiner Familie Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass er ohne die verletzungsbedingte Behinderung keinen Beruf ergriffen hätte. Wie aber wäre es zu beurteilen, wenn der im Kleinkindalter Geschädigte aus einem familiären Umfeld stammt, das seit mehreren Generationen berufslos ist und von sozialen Leistungen lebt. Oder wie lassen sich die Fälle beurteilen, in denen ein im Jugendlichenalter Verletzter bereits vor der Verletzung auf eine traurige Karriere als Schulabbrecher und ungelernter Arbeitsloser zurückblickt, oder in denen ein junger Erwachsener vor seiner Schädigung eine von wiederkehrender Arbeitslosigkeit geprägte Erwerbsbiographie vorzuweisen hat. Und wie sind die Fälle zu beurteilen, in denen der Geschädigte seine Behauptung, er hätte ohne die Verletzung einen bestimmten Beruf – etwa ein Meisterhandwerk, eine Festanstellung im öffentlichen Dienst oder eine Karriere als Fußballprofi – ergriffen, nicht nachweisen kann.

40 Etwa BGH VersR 2010, 1607 a.a.O. Rdn. 19 m.w.N.

41 DAR 1984, 1, 3; s. ausdrücklich auch OLG München, Urt. v. 29.12.2006 – 10 U 3815/04 (Juris Rdn. 34) m.w.N.

42 Kritisch dazu Medicus DAR 1994, 442, 446.

Für all diese Fälle hat der Bundesgerichtshof eine grundlegende Vermutung aufgestellt: Danach kann bei einem jugendlichen Menschen ohne konkrete Anhaltspunkte nicht angenommen werden, dass er auf Dauer die ihm zu Gebote stehenden Möglichkeiten für eine gewinnbringende Erwerbstätigkeit nicht nutzen und ohne Einkünfte bleiben werde.⁴³ Mit anderen Worten: Es entspricht dem gewöhnlichen Lauf der Dinge, dass jedenfalls jugendliche Menschen Einkünfte durch Einsatz ihrer Arbeitskraft erzielen.

Diese Vermutung basiert auf einem Erfahrungssatz. Dass die damit verbundene Einschätzung der Richter zutreffend ist, zeigt schon der Umstand, dass sie – soweit ich es erkennen kann – keinen ernsthaften Widerspruch erfahren hat. Überdies: Die Vermutung ist zwar grundsätzlich widerlegbar. Anhaltspunkte, die einer solchen Vermutung im konkreten Fall entgegenstehen, hat die Rechtsprechung jedoch nur selten bejaht. So ist – soweit ersichtlich – nur eine Entscheidung veröffentlicht,⁴⁴ bei der eine positive Erwerbsprognose völlig verneint wurde. Sie betraf einen im Unfallzeitpunkt 26 Jahre alten Geschädigten, der ohne Berufsausbildung und kaum der deutschen Sprache mächtig in Deutschland lebte. Allerdings hatte der Kläger, der vor dem Unfall 15 Monate lang keine Arbeit gefunden hatte, kaum Angaben zu seinem Erwerbsleben vor dem Unfall gemacht und auch ansonsten wenig dazu beigetragen, dem Gericht eine Grundlage für eine Erwerbsprognose zu verschaffen.

Im Übrigen führen auch ungünstige Erwerbsbiographien in aller Regel nicht zur völligen Versagung eines Schadens. Vom Grundsatz her erlaubt die Vermutung dem Gericht in all den Fällen, in denen sich der vom Geschädigten behauptete Berufsweg nicht nachweisen lässt, ein »Downsizing«, also ein gleichsam weniger ambitioniertes Berufsziel als »Minus« zu dem behaupteten Berufswunsch anzunehmen. Dies gilt – als logische Folge der Vermutung – ausdrücklich auch dann, wenn der Geschädigte hierzu nichts Konkretes vorgetragen hat, ja er muss nicht einmal behauptet haben, er hätte den anderen Beruf ergriffen.⁴⁵

So hat der Bundesgerichtshof beispielsweise bei einem im Unfallzeitpunkt 20jährigen Bäckergelesen, der nach Abschluss der Lehre kurze Zeit als Bäcker gearbeitet hatte, dann aber fast ein Jahr arbeitslos gewesen war, angenommen, auch wenn der Geschädigte die von ihm behauptete Meisterausbildung nicht nachweisen könne, so hätte sich die Prüfung einer anderen Beschäftigungsmöglichkeit – etwa die Rückkehr in den erlernten Beruf oder die Aufnahme einer berufsfremden Tätigkeit – geradezu aufgedrängt.⁴⁶ Ähnlich hat der Bundesgerichtshof bei einem Geschädigten, der im Unfallzeitpunkt 32 Jahre alt gewesen war und seit eineinhalb Jahren ein Kleintransportunternehmen geführt hatte, festgestellt, auch wenn das Unternehmen des Klägers auf Dauer nicht mit Erfolg betrieben worden wäre, hätten

43 BGH, Urt. v. 17.1.1995 – VI ZR 62/94 = VersR 1995, 422 »Aushilfstaxifahrer« (Juris).

44 Saarländisches OLG, Urt. v. 18.11.2003 – 3 U 804/01 (27) = ZfS 2005, 287 »Hilfsarbeiter« (Juris).

45 BGH VersR 2010, 1607 a.a.O.

46 BGH, Urt. v. 14.1.1997 – VI ZR 366/95 = VersR 1997, 366 »Bäckergelesse« (Juris).

diesem als gelerntem KZF Mechaniker andere Verdienstmöglichkeiten etwa in einem Angestelltenverhältnis zu Gebote gestanden.⁴⁷ In beiden Fällen hat er den Rechtsstreit an die Vorinstanz, die jeweils einen Verdienstausfallschaden in toto verneint hatten, zurückverwiesen.

Auch verhilft die Vermutung zur Annahme eines äußersten Mindestschaden⁴⁸ etwa in Fällen, in denen die Erwerbsbiographie insgesamt eher negativ ist. Dies zeigt ein jüngerer, vom OLG Brandenburg entschiedener Fall⁴⁹ exemplarisch auf. Dort hatte ein jugendlicher Geschädigter vor dem Unfall die Gesamtschule nach der 9. Klasse mit unterdurchschnittlichem Erfolg verlassen und den anschließenden Förderlehrgang zur Berufsvorbereitung ohne Erfolg beendet. Im Zeitpunkt des Unfalls hatte der Zwanzigjährige eine kurzfristige ABM Maßnahme begonnen, die er unfallbedingt nicht abschließen konnte. Sein familiäres Umfeld war u.a. geprägt durch Arbeitslosigkeit beider Eltern. Das Gericht konnte zwar nicht feststellen, dass der Kläger eine Ausbildung hätte erfolgreich zu Ende führen können, berücksichtigte jedoch zu seinen Gunsten, dass er jedenfalls ab dem 25. Lebensjahr dauerhaft Arbeit als ungelernter Arbeiter hätte finden können, so dass eine Vergütung auf diesem Niveau zugrunde gelegt werden konnte.

Bemerkenswert an dieser Entscheidung ist, dass das Gericht trotz erfahrungsgemäß ungünstiger Berufsaussichten eines ungelernten Arbeiters eine wenngleich eingeschränkt positive Erwerbsprognose stellt. Die Beschäftigung als ungelernter Arbeiter kann hier als eine Art Mindestberufstätigkeit gesehen werden, was der Annahme eines weitgehend abstrahierten Mindestschadens zumindest nahekommt.

3) Ausbildungs- und Berufsprognose

Lässt sich aufgrund der obigen Vermutung für den Regelfall annehmen, dass der Geschädigte eine Erwerbstätigkeit aufgenommen hätte, kommt es im nächsten Schritt darauf an, festzustellen, welche Ausbildung und welchen Beruf der Geschädigte ohne das schädigende Ereignis ergriffen hätte. Hier liegen die eigentlichen Schwierigkeiten, denn so individuell die persönlichen Fähigkeiten und Leistungen jedes Einzelnen sind, so individuell sind auch die persönliche Berufswahl und insbesondere die berufliche Entwicklung jedes Einzelnen.

Für die Prognose der Ausbildungs- und Berufswahl sind grundsätzlich alle Umstände heranzuziehen, denen insoweit Indizcharakter zukommt. Hier kommen im Wesentlichen drei Kriteriengruppen in Betracht.⁵⁰ Dies sind:

- Persönliche Eigenschaften des Geschädigten,

47 BGH, Urt. v. 3.3.1998 – VI ZR 385/96 = VersR 1998, 772 »Transportunternehmer« (Juris).

48 Vgl. auch BGH, Urt. v. 20.4.1999 – VI ZR 6/98 = VersR 2000, 233 »Schwesternhelferin« (Juris).

49 Urt. v. 4.11.2010 – 12 U 35/10 = NJW 2011, 2219 »Ungelernter Arbeiter« (Juris)

50 Vgl. etwa Küppersbusch a.a.O. Rdn. 173; Eckelmann/Nehls/Schäfer DAR 1983, 337, 352, jew. m.w.N.

Arbeitskreis I: Erwerbsschadensermittlung bei Verletzung vor oder kurz nach dem Berufseinstieg

- Soziales Umfeld des Geschädigten, z.B.
- Sonstige Umweltbedingungen, z.B.

Hierzu ergeben sich aus der Rechtsprechung einige Orientierungssätze, mit deren Hilfe sich die Erfolgsaussichten eines Begehrens verlässlicher abschätzen lassen:

a) Je später die Verletzung erfolgt, desto stärker finden persönliche Leistungsausweise Eingang in die Prognoseentscheidung

Weil die Berufswahl in besonderer Weise individuell und persönlich ist, stehen im Mittelpunkt der Beurteilung zuallererst die persönlichen Eigenschaften des Geschädigten,⁵¹ also seine intellektuelle Befähigung, seine Begabungen und seine Neigungen, aber auch seine charakterliche Erscheinung wie Willenskraft, Beharrungsvermögen und Durchsetzungsfähigkeit sowie – jedenfalls wo dies eine Rolle spielt – die körperlichen Möglichkeiten, wobei insbesondere Vorerkrankungen und Behinderungen prognostisch eine Rolle spielen können. Von Bedeutung sind hier in erster Linie all die Leistungs- und Begabungsausweise, die der Geschädigte vor der Verletzung gesammelt hat. Schulzeugnisse, Einschätzungen der Lehrer/innen, sportliche, musikalische oder andere außerschulische Erfolge und Begabungsausweise können von Bedeutung sein. Weil die Prognose jedoch nicht auf den Zeitpunkt der Verletzung abstellt, sondern auf den Wissenstand der letzten mündlichen Verhandlung,⁵² kann auch das Verhalten nach der Schädigung herangezogen werden. Gerade wenn der infolge der Verletzung eingeschränkt Erwerbsfähige mit Erfolg einen anderen Beruf ergreift und hierbei hohe Motivation und Beharrungsvermögen an den Tag legt, spricht dies für das Erreichen auch ehrgeizigerer Berufsziele.⁵³

b) Je früher die Verletzung erfolgt, desto stärker dient das soziale Umfeld des Verletzten der Orientierung

Das soziale Umfeld des Geschädigten, also insbesondere die Berufs- und Einkommenssituation der Eltern und der Geschwister, aber auch die Familientradition oder der Berufsweg im weiteren Verwandtenkreis, rückt dagegen in den Vordergrund, wo der Ausweis persönlicher Eigenschaften vergleichsweise gering ist. Dies wird insbesondere bei Geburtsschädigungen oder Verletzungen im Vorschul- oder Grundschulalter relevant, in denen weder Zeugnisse noch andere Leistungs- und Befähigungsnachweise vorhanden sind.

51 BGH, Urt. v. 2.2.1965 – VI ZR 275/63 = VersR 1965, 489 unter II 2a (Juris).

52 BGHZ 29, 393, 398; Staudinger/Schiemann a.a.O. Rdn. 19 m.w.N.

53 So beispielsweise in BGH VersR 2010, 1607 a.a.O.

Dem liegt die Annahme zugrunde, dass es zwar nicht sicher aber jedenfalls wahrscheinlicher ist, dass Kinder einen ähnlichen beruflichen Erfolg wie Eltern und Geschwister erreichen. So jedenfalls hatte ein sachverständig beratenes Berufungsgericht argumentiert und fand damit beim VI. Zivilsenat Gehör.⁵⁴ Hiervon ausgehend hat der BGH festgehalten, dass bei Schädigung jüngerer Kinder der Beruf, die Vor- und Weiterbildung der Eltern, ihre Qualifikation in der Berufstätigkeit, ihre beruflichen Pläne für das Kind sowie die schulische und berufliche Entwicklung von Geschwistern herangezogen werden können. Im Fall eines seit seiner Geburt Hörgeschädigten bestätigte er damit die Prognose des Berufungsgerichts, wonach der Kläger zwar nicht das von ihm behauptete Informatikstudium absolviert hätte, aber einen seinem Vater und Bruder vergleichbaren beruflichen Weg entsprechend einem nicht akademisch ausgebildeter Kommunikationstechniker eingeschlagen hätte.

Auch sonst finden sich einige veröffentlichte Entscheidungen, in denen die Gerichte ihre Prognose an dem familiären Umfeld des Geschädigten orientiert haben. So in einem Fall, bei der sich das OLG Schleswig an der beruflichen Entwicklung des Zwillingbruders orientiert und auch dem infolge eines Geburtsschadens schwerstbehinderten Kläger eine Ausbildung zum Bäckergehilfen prognostiziert hatte.⁵⁵ Bemerkenswert ist auch die Fallgestaltung, die dem Landgericht Münster zur Entscheidung vorlag. Hier hatte die schwerstgeschädigte Klägerin, die zum Verletzungszeitpunkt 9 Jahre alt gewesen war, behauptet, sie hätte ohne die Schädigung entsprechend dem nichtakademischen Umfeld ihrer Eltern und Geschwister mit 16 Jahren eine Ausbildung zur Industriekauffrau begonnen und anschließend als solche gearbeitet. Die Gegenseite hatte sich indes auf die bis zur Verletzung erbrachten guten schulischen Leistungen der Klägerin berufen und behauptet, diese hätte sicherlich ein Gymnasium besucht und ihr Abitur erreicht. Das Landgericht hat diesen Einwand nicht gelten lassen, sondern ausgeführt, die Berufswünsche der Eltern für ihr Kind und ihre eigene nichtakademische berufliche Entwicklung legten es nahe, dass auch die Klägerin trotz guter schulischer Leistungen lediglich die Realschule besucht hätte und dann in eine Ausbildung eingetreten wäre.⁵⁶

Die Orientierung an der Lebensstellung der Eltern ist freilich nicht unproblematisch, führt sie doch dazu, dass Kindern aus gebildeterem Elternhaus regelmäßig ein höheres Einkommen zu prognostizieren ist, als Kindern aus einfacheren Verhältnissen. Willkürlich ist diese Unterscheidung indes nicht,⁵⁷ denn auch wenn sich eine Vererbung von Lebensstellungen nicht sicher annehmen lassen

54 Vgl. BGH VersR 2010, 1607 a.a.O. unter II 2 b.

55 OLG Schleswig, Urt. v. 29.2.2008 – 4 U 149/07 (Juris), wobei die Orientierungshilfe des Zwillingbruders vom Gericht als »ideale Verhältnisse« angesehen wurde.

56 LG Münster, Urt. v. 10.6.2011 – 16 O 280/10 = NJW-RR 2011, 1593 (Juris).

57 So offenbar Staudinger/Schiemann a.a.O. § 252 Rdn. 36.

dürfte, so spricht doch die Erfahrung für eine überwiegende Wahrscheinlichkeit, dass die Lebensstellung der Eltern in vielen Fällen die Entwicklung der Kinder nachhaltig beeinflusst.⁵⁸ Dort, wo sich in der Familie keine einheitliche berufliche Ausrichtung feststellen lässt, in der also – wie im Ausgangsfall – eine Bandbreite zwischen akademischer Berufswahl, handwerklicher Berufsausübung bis hin zur ungelerten Tätigkeit eines nahen Angehörigen besteht wird eine Prognose schwierig. Hier dürfte eine berufliche Orientierung an einem Mittelfeld der ausübten Berufe auszurichten sein.

c) Je ambitionierter das Berufsziel ist, desto mehr Anhaltspunkte benötigt eine erfolgreiche Prognose

Nicht wenige veröffentlichte Entscheidungen betreffen Fälle, in denen die Geschädigten ihrer Erwerbshypothese einen vergleichsweise ehrgeizigen Berufswunsch zugrunde legen. Meist scheitern sie dabei. So etwa im Fall des Jurastudenten, der ohne die Verletzung gerne Luftwaffenpilot geworden wäre,⁵⁹ oder des Tischlergesellen, der nach seiner Behauptung ohne die bei der Geburt erlittene Hörschädigung Hochschulinformatiker geworden wäre.⁶⁰ Gleiches gilt für die im Verletzungszeitpunkt 39jährige Germanistik-Doktorandin, die nicht zu belegen vermochte, dass sie nach Beendigung ihrer Promotion – voraussichtlich 45jährig – eine Festanstellung im höheren Dienst der Universität erhalten hätte.⁶¹ Diesen Fällen ist gemeinsam, dass mit steigendem Anforderungsprofil die Zugangsvoraussetzungen schwerer und die Darlegungslast des Geschädigten entsprechend größer wird. So hätte der Jurastudent angesichts einer Beschränkung der Auswahl auf nur 3 % der zum Auswahlverfahren Zugelassenen nachweisen müssen, dass er zu diesem Kreis bestbefähigter Bewerber gehört. Der Hörgeschädigte hätte den Nachweis erbringen müssen, er sei den Anforderungen des vergleichsweise schwierigen Studiums gewachsen gewesen, obwohl keiner seiner Familienangehörigen einen akademischen Abschluss vorweisen konnte. Und die 39jährige Promotionsstudentin hätte dartun müssen, dass Sie nach Abschluss der Dissertation trotz vergleichsweise hohen Eintrittsalters sowie trotz allgemeiner Sparmaßnahmen und Einstellungsstopps in der Verwaltung gleichwohl eine Festanstellung erreicht hätte.

Dort wo es gelingt, das Erreichen einer besonders qualifizierten Berufstätigkeit hinreichend wahrscheinlich zu machen, bedarf es des Nachweises einer Reihe von starken Indizien. So etwa im Fall eines im Zeitpunkt der Schädigung 18jährigen Konstruktionsmechanikers, der eine Karriere als Fußballprofi geplant hatte.⁶² Das Landgericht sah es nach umfangreicher Beweisaufnahme als erwiesen an, dass der

58 So auch OLG Düsseldorf, Urt. v. 15.5.2003 a.a.O. (Juris Rdn. 21); OLG Karlsruhe VersR 1989, 1101.

59 OLG Celle, VersR 2008, 82.

60 BGH VersR 2010, 1607 a.a.O.

61 BGH NJW 2011, 1145 a.a.O.; vgl. auch Anm. Schiemann in NJW 2011, 1151.

62 LG Bielefeld, Urt. v. 19.2.2008 – 4 O 234/03 (Juris).

junge Mann so talentiert gewesen war, dass er eine Karriere als Fußballprofi in der zweiten und ersten Bundesliga hätte verwirklichen können. Dem lagen allerdings eine beeindruckende sportliche Erfolgsbilanz und zahlreiche Einschätzungen von Experten zugrunde, die darauf hindeuteten, dass der Kläger sowohl gewillt als auch leistungsbefähigt war, eine professionelle Fußballerkarriere zu realisieren. Im Vergleich zu »normalen« Berufen hinkt das Beispiel denn auch. Denn mit 18 Jahren befindet sich ein Fußballer bereits ein Stück weit in dem Berufsleben, so dass hier – anders als bei Berufsbildern, bei denen der Eintritt in das Berufsleben erst in den 20er oder 30er Lebensjahren stattfindet – bereits eine fundierte Leistungsbilanz vorhanden ist.

d) Bestätigt wird diese Beobachtung durch den gegenteiligen Befund: je weniger hohe Eingangshürden der vorgetragene Berufswunsch aufweist, je eher lässt sich eine solche berufliche Entwicklung belegen.

So hat die Rechtsprechung Berufswünsche mit einfacherem Anforderungsprofil wie etwa Rechtsanwaltsgehilfin,⁶³ Bäckergehilfe,⁶⁴ Einzelhandelskauffrau,⁶⁵ KFZ-Mechaniker,⁶⁶ aber auch Industriekauffrau,⁶⁷ Bank- oder Versicherungskauffrau bzw. -mann⁶⁸ als hinreichend wahrscheinlich akzeptiert, auch wenn nennenswerte Leistungsbefähigungsnachweise im Zeitpunkt der Verletzung nicht oder nur eingeschränkt vorhanden waren und hauptsächlich die Berufe des Vaters, der Mutter oder anderer Familienangehörigen als Orientierungsmaßstab für den von den Eltern ausgewählten Berufswunsch des verletzten Kindes herangezogen werden konnten.

e) Je exklusiver der Berufswunsch, desto stärker können Umweltbedingungen zu berücksichtigen sein

Die Arbeitsmarktentwicklung in dem beabsichtigten Berufsfeld oder auch die allgemeine Konjunkturentwicklung sind in der Praxis offenbar weniger bedeutsam als man vermuten wollte. Entscheidungen, in denen die allgemeine Arbeitsmarkt- oder Konjunkturentwicklung oder vergleichbare statistische Erkenntnisse eine bedeutsame Rolle gespielt hätte, sind eher selten.⁶⁹ Risiken, die sich hieraus ergeben können, werden – wenn überhaupt – durch Risikoabschläge aufgefangen.⁷⁰ Dagegen können

63 OLG München, Urt. v. 29.12.2006 – 10 U 3815/04 (Juris).

64 OLG Schleswig, Urt. v. 29.2.2008 – 4 U 149/07 = OLGR 2009, 305 (Juris).

65 OLG Düsseldorf, Urt. v. 15.2.2003 – I-8 U 117/02 (Juris).

66 Saarländisches OLG, Urt. v. 27.11.1997 – 3 U 737/96 (Juris).

67 LG Münster, Urt. v. 16.1.2011 a.a.O.

68 OLG Karlsruhe VersR 1989, 1101; OLG Frankfurt VersR 1989, 48.

69 Z.B. hat BGH, Urt. v. 2.2.1965 – VI ZR 275/63 = VersR 1965, 489 (Juris), im Fall einer »Assistenzärztin«, die unter Hinweis auf die Tendenz von Ärzten, sich freiberuflich niederzulassen, behauptet hatte, sie hätte sich ohne schädigendes Ereignis selbständig gemacht, der Statistik keine maßgebliche Bedeutung zuerkannt.

70 Dazu unter III 5.

konkrete Ausbildungs- und Anstellungsaussichten eine Rolle spielen, wenn sich der Berufswunsch auf eine Erwerbstätigkeit richtet, die vergleichsweise hohe Eingangsvoraussetzungen aufweist. So hat das Gericht im Fall des Jurastudenten, der eine Pilotenausbildung bei der Luftwaffe beabsichtigt hatte, unter anderem argumentiert, die Erfolgsquote von gerade einmal 3,6 % der zugelassenen Bewerber lasse es eher unwahrscheinlich erscheinen, dass der Kläger, der bisher keine Spitzenleistungen erbracht hatte, zu diesem ausgesuchten Kreis gehört hätte.⁷¹ Im Fall der Promotionsstudentin hat der Bundesgerichtshof dem Umstand, dass die Anstellungsaussichten durch das voraussichtlich hohe Berufseintrittsalter der Geschädigten sowie infolge angekündigter Stellenstreichungen im hessischen Landesdienst deutlich eingeschränkt gewesen wären, ebenfalls indizielle Bedeutung eingeräumt.⁷²

4) Erfolgsprognose

Ist hinreichend wahrscheinlich, dass der Geschädigte eine bestimmte Ausbildung begonnen oder einen bestimmten Beruf ergriffen hätte, stellt sich die Frage nach dem zu erwartenden Erfolg, also danach, ob und wie die Ausbildung beendet worden und wie überhaupt die anschließende berufliche Entwicklung verlaufen wäre. Kann ohne weiteres angenommen werden, die Geschädigte hätte ihre kaufmännische Ausbildung erfolgreich abgeschlossen und anschließend eine Festanstellung in ihrem Beruf erhalten? Kann dem verhinderten Jurastudenten prognostiziert werden, er hätte das Studium ohne das schädigende Ereignis mit Prädikatsexamen bestanden und anschließend eine Einstellung in den Staatsdienst oder in eine Großkanzlei erhalten?

Auch hier hat der Bundesgerichtshof eine wichtige Hilfestellung entwickelt: Danach kann nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge von einem voraussichtlich durchschnittlichen Erfolg des Geschädigten in seiner Tätigkeit ausgegangen werden, wenn keine hinreichenden Anhaltspunkte für Erfolg oder Misserfolg sprechen.⁷³ Im Zweifel kann sich also der Geschädigte auf eine zwar durchschnittliche, aber immerhin erfolgreiche Fortführung der begonnenen Ausbildung oder eines anderen Berufseintritts stützen.

Diese Vermutung basiert ebenfalls auf einem der Erfahrung entspringenden Wahrscheinlichkeitsurteil. Zahlreiche Problemstellungen, wie sie etwa anlässlich des 22. Verkehrsgerichtstages im Einzelnen aufgezeigt wurden,⁷⁴ können mit ihrer Hilfe überwunden werden. So beispielsweise im Fall eines Fußballspielers, dem das Berufungsgericht zwar attestierte, es sei hinreichend wahrscheinlich, dass er ohne das schädigende Ereignis Amateurtainer geworden wäre, nicht aber, dass er auch

71 OLG Celle, Urt. v. 3.1.2007 – 14 U 45/06 = VersR 2008, 82 (Juris Rdn. 13).

72 BGH NJW 2011, 1145 (Germanistik Doktorandin) a.a.O. Rdn. 21.

73 Zuletzt etwa BGH 2011, 1145 a.a.O. Rdn. 18 m.w.N.

74 Funk a.a.O. und Riesenbeck a.a.O., der unter anderem dargelegt hatte, dass die Aufnahme einer Ausbildung oder eines Studiums gerade noch keinen Hinweis darauf enthalte, dass am Ende auch ein Abschluss mit Erfolg – und wenn ja mit welchem Erfolg – stehe.

hinreichend erfolgreich gewesen wäre, um entsprechende Verträge von Vereinen über zwei Spielzeiten hinaus zu erhalten.⁷⁵ Das Berufungsgericht hatte damit – angesichts des mit großen Unsicherheiten belasteten Trainerberufs nicht ganz unverständlich – den Verdienstausfall an den Nachweis einer erfolgreichen Trainertätigkeit geknüpft und dem Geschädigten Steine statt Brot zuerkannt. Der ohnehin schwierige Nachweis, er hätte mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ein Traineramt erlangt, wird nämlich wertlos, wenn ihm zugleich auferlegt wird, den im Nachhinein nie verlässlich feststellbaren Nachweis zu führen, er sei in dem Beruf erfolgreich gewesen. Wird hingegen ein durchschnittlicher Erfolg vermutet, erhält der Geschädigte eine deutlich bessere Ausgangslage.

Mit der Vermutung, dass ein/e Auszubildende/r in der Ausbildung und ein/e Student/in im Studium erfolgreich gewesen wäre, dass er/sie im Anschluss an die Ausbildung eine Festanstellung erlangt hätte und dass er/sie in seinem Beruf eine normale berufliche Entwicklung durchlaufen hätte, steigen die Anforderungen an die Darlegungslast des Schädigers im Rahmen von Einwendungen. Konkrete Hinweise auf eine vom Durchschnittsverlauf abweichende berufliche Entwicklung dürften nur selten vorliegen, sieht man von grundlegenden Umwälzungen einmal ab, wie sie beispielsweise in der Einstellung des Bergbaus für die betroffenen Bergleute oder in der großflächigen Stilllegung bestimmter Industriezweige für die dort Beschäftigten liegen. Dem Schädiger können diesen Fällen in erster Linie statistische Daten von Nutzen sein, etwa wenn – wie im Fall des Jurastudenten – lediglich rd. 10 Prozent der Examinierten eine Stellung als Richter oder im sonstigen Öffentlichen Dienst finden. Dennoch sei vor einer Überbewertung der Statistik gewarnt. Stets ist die Überzeugungsbildung des Gerichts abhängig von der Gesamtheit der Umstände. Dies hat das Gericht im Fall eines zum Unfallzeitpunkt 12 jährigen Jungen, der behauptet hatte, er hätte mit 25 Jahren die Meisterprüfung im Elektroh Handwerk erfolgreich abgelegt, dazu bewogen, trotz einer vergleichsweise ungünstigen statistischen Ausgangslage – nur 20 % der Ausbildungsanfänger legte damals auch eine Meisterprüfung ab – den erfolgreichen Abschluss der Meisterprüfung aufgrund der positiven Familienbiographie und seiner bis zum Unfallzeitpunkt erbrachten Leistungs- und Befähigungsnachweise als hinreichend wahrscheinlich anzusehen.⁷⁶

5) Verdienstprognose und Risikoabschläge

Stehen Berufswahl und darauf fußend ein durchschnittlicher Erfolg im Berufsleben fest, bedarf es der Klärung, in welcher Höhe Verdienst entgangen ist. Das Gericht hat also eine Prognose darüber zu erstellen, welches Einkommen der Geschädigte zu

75 BGH NJW 1998, 1633 a.a.O.

76 OLG Köln NJW 1971, 59; vgl. auch LG Aschaffenburg, Urt. v. 17.12.1999 – 3 O 674/98 = SP 2000, 125 (Juris), das umständehalber ebenfalls den erfolgreichen Abschluss der Meisterprüfung im Schreinerhandwerk prognostiziert hat.

Beginn und im weiteren Verlauf seiner beruflichen Tätigkeit erzielt hätte, ob er den Beruf über die gesamte voraussichtliche Dauer seines Erwerbsleben ausgeübt hätte oder ob er – etwa wie im Bergbau – gezwungen gewesen wäre, auf eine andere, weniger gut entlohnte Tätigkeit auszuweichen. Auch ist zu klären, ob dem Geschädigten eine durchgehende Erwerbsbiographie bevorsteht, oder ob Zeiten der Erwerbslosigkeit angesichts eines in der Berufsgruppe bestehenden Arbeitslosigkeitsrisikos zu berücksichtigen ist.

Bei der Bemessung der Einkommenshöhe sind bei jüngeren Geschädigten grundsätzlich keine Besonderheiten zu beachten. Die Geltendmachung des Anspruchs kann zwar erst ab dem Zeitpunkt erfolgen, da der Geschädigte nach seiner Behauptung mit der Ausbildung bzw. dem Berufseintritt begonnen hätte⁷⁷; von hier ab ergibt sich indes keine von der Erwachsenenschätzung abweichende Behandlung. Soweit ein Beschäftigtenverhältnis prognostiziert werden kann, lässt sich das Einkommen wie auch die Einkommensentwicklung für die Dauer des voraussichtlichen Arbeitslebens⁷⁸ mit Hilfe von Zahlenwerken, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll, annäherungsweise feststellen. Bei Selbstständigen ist die Einkommensprognose zwar deutlich schwerer anzustellen; sie hat in der Praxis indes bisher kaum eine Rolle gespielt. Denn Fälle von im Kindes- oder Jugendalter verletzten Personen, die einen entsprechenden Berufswunsch verfolgt hätten, waren in der Rechtsprechung – soweit erkennbar – bisher nicht zu entscheiden.

Schwieriger sind die Risiken zu fassen, die etwa aufgrund des Arbeitslosigkeitsrisikos von bestimmten Berufsgruppen oder von einem deutlich erhöhten Berufsrisiko etwa eines Profisportlers oder Fußballtrainers ausgehen. Solche Risiken haben in der Instanzgerichtsbarkeit wiederholt dazu geführt, von der Bemessung eines Erwerbsschadens ganz abzusehen. Dem hat der Bundesgerichtshof stets entgegengehalten, solche Risiken verhinderten eine Schätzung grundsätzlich nicht, könnten aber gegebenenfalls durch gewisse Abschläge ausgeglichen werden.⁷⁹ Dies gilt selbst für kaum kalkulierbare Risiken, wie das hohe Berufsrisiko eines angehenden Profifußballers. Auch hier hat das Gericht eine Schätzung vorgenommen, diese aber mit einem Risikoabschlag von 50 % auf den ausgerechneten Verdienstausschlag belegt.⁸⁰

Ob und in welcher Höhe solche Abschläge vorgenommen werden, ist freilich wenig vorhersehbar. Die Gerichte sind hier tendenziell eher vorsichtig. So ist zwar im Fall des Tischlergesellen, der ohne Verletzung wahrscheinlich einen Beruf in der Kommunikationsbranche ergriffen hätte, ein Abschlag von 20 % für eventuelle Arbeitsplatzrisiken vom Bundesgerichtshof gebilligt worden, weil keine hinreichenden Anhaltspunkte vorlagen, dass der Geschädigte in dieser Branche auf keinen Fall

77 LG Bonn, Urt. v. 8.3.1999 – 1 O 528/96 (Juris).

78 BGH VersR 2010, 1607 a.a.O. Rdn. 39 m.w.N.

79 BGH VersR 2010, 1607 a.a.O. Rdn. 21 m.w.N.

80 LG Bielefeld, Urt. v. 19.2.2008 a.a.O.

Arbeitskreis I: Erwerbsschadensermittlung bei Verletzung vor oder kurz nach dem Berufseinstieg

von Arbeitslosigkeit betroffen gewesen wäre.⁸¹ In einer anderen Entscheidung ist ein Risikoabschlag von 25 % wegen der lediglich auf der Familienhistorie gründenden Erwerbsprognose und der damit verbundenen Unsicherheit sowie zum Ausgleich eines allgemeinen Arbeitsplatzrisikos als angemessen angesehen worden.⁸² In der überwiegenden Zahl der Entscheidungen ist dagegen ein Risikoabschlag für allgemeine Arbeitsplatzrisiken entweder ausdrücklich abgelehnt⁸³ oder erst gar nicht erwogen worden, wenn hierfür kein besonderer Anlass vorlag.⁸⁴

IV. Zusammenfassung/Fazit

Halten wir fest: Eine einfache Handhabung der Berechnung von Erwerbsschäden bei Verletzungen im Kindes- oder Jugendalter im Wege einer abstrakten Schadensberechnung anhand von Gliedertaxen oder anderen Tabellen erscheint de lege lata ausgeschlossen. Allerdings hat die Rechtsprechung eine Reihe von Darlegungs- und Beweiserleichterungen entwickelt und für bestimmte Fragen Erfahrungssätze aufgestellt, die widerlegbare Vermutungen enthalten. Damit lässt sich für den Geschädigten und seinen Anwalt, aber auch für den Schädiger und seine Versicherung eine annähernd verlässliche Schadensbemessung vornehmen, jedenfalls wenn die Berufsziele und die damit verbundenen Einkommensgrößen nicht zu ambitioniert sind. Vielleicht auch deshalb sind die gerichtlichen Auseinandersetzungen in diesen Fällen nach wie vor eher selten anzutreffen.⁸⁵ Ich verstehe dies als Indiz dafür, dass keine wirklich zwingenden Gründe dafür sprechen, de lege ferenda die durch die Rechtsprechung herausgearbeitete Herangehensweise zu verändern.

Anlage: Überblick über die eingearbeitete Rechtsprechung

BGH, VI. Zivilsenat, Urteile vom

- 9.11.2010 (NJW 2011, 1145) Germanistikdotorandin
- 5.10.2010 (VersR 2010, 1607) Tischlergeselle
- 16.3.2004 (NJW 2004, 1945) Assekuranzmakler
- 6.6.2000 (NJW 2000, 3287) 17 jährige Pferdewirtin
- 20.4.1999 (VersR 2000, 233) Schwesternhelferin
- 3.3.1998 (NJW 1998, 1634) 32 jähriger Fuhrunternehmer
- 17.2.1998 (NJW 1998, 1633) 35 jähriger Vertragsfußballer mit Ziel Amateurtainer

81 BGH VersR 2010, 1607 a.a.O. unter II 2 c.

82 OLG Düsseldorf, Urt. v. 15.5.2003 a.a.O. (Rdn. 34).

83 OLG Schleswig, Urt. v. 29.2.2008 a.a.O. (Rdn. 74: entgegen OLG Düsseldorf a.a.O.); OLG München, Urt. v. 29.12.2006 a.a.O. (Juris: Rdn. 45 f.);

84 OLG Brandenburg NJW 2011, 2219 a.a.O.; LG Münster a.a.O.; Saarländisches OLG, Urt. v. 27.11.1997 a.a.O.; OLG Karlsruhe, VersR 1989, 1101; OLG Frankfurt/Main VersR 1989, 48.

85 So schon Steffen a.a.O., Medicus a.a.O.

Arbeitskreis I: Erwerbsschadensermittlung bei Verletzung vor oder kurz nach dem Berufseinstieg

- 14.1.1997 (NJW 1997, 937) 20 jähriger Lagerarbeiter mit Bäcker Ausbildung
- 17.1.1995 (NJW 1995, 1023) 24 jähriger Taxifahrer ohne feste Anstellung
- 5.12.1989 (VersR 1990, 284) ausländischer Gelegenheitsarbeiter
- 5.5.1970 (BGHZ 54, 45) selbständiger Dipl. Chemiker
- 2.2.1965 (VersR 1965, 489) 28jährige Medizinstudentin mit Ziel niedergelassene Ärztin

Instanzsprechungen

- OLG Celle SP 2012, 107: selbständiger Versicherungsagent
- LG Münster NJW-RR 2011, 1593: 9 jährige Schülerin: Realschule und Ausbildung zur Industriekauffrau statt Gymnasium
- OLG Brandenburg NJW 2011, 2219: 20 jähriger ABM-Teilnehmer: positive Prognose für ungelernete Arbeitertätigkeit trotz negativer Erwerbsbiographie
- OLG Schleswig OLGR 2009, 305: Schwerbehinderter nach Geburtsschaden: Orientierung am Verdienst des Zwillingbruders (Bäckergeselle)
- LG Bielefeld, Urt. v. 19.2.2008 – 4 = 234/03 (Juris): 18 jähriger Amateurfußballer mit Aussicht auf Profikarriere: 50 % Risikoabschlag auf Verdienstaustausfall
- OLG Celle VersR 2008, 82: 17 jähriger Schüler mit Berufswunsch Luftwaffenpilot
- OLG München, Urt. v. 29.12.2006 – 10 U 3815/04 (Juris): 17 jährige Realschülerin mit Berufswunsch Rechtsanwaltsgehilfin
- OLG Saarbrücken, Urt. v. 18.11.2003 – 3 U 804/01/27 (Juris): 26 jähriger ungelernerter Arbeitsloser
- OLG Düsseldorf, Urt. v. 15.5.2003 – I 8 U 117/02: Geburtsschaden mit Schwerstbehinderung: Beruf der Mutter als Orientierung
- OLG Köln, SP 2000, 229: Aufnahme eines Architekturstudiums trotz Hüftverletzung
- LG Aschaffenburg, SP 2000, 125: statt Schreinermeister unfallbedingt Maschinentechner
- OLG Saarbrücken, Urt. v. 27.11.1997 – 3 U 737/96 (Juris): 16jähriger Schüler mit dem Berufswunsch Kfz Mechaniker – nun Einzelhandelskaufmann
- OLG Karlsruhe, VersR 1989, 1101: 8jährige Geschädigte mit dem Berufsziel Versicherungskauffrau/Bankkauffrau
- OLG Frankfurt/Main, VersR 1989, 48: 7jähriger Geschädigter mit dem Berufsziel Versicherungskaufmann



Kinder im deliktsunfähigen Alter als Schädiger – Entschädigungsmöglichkeiten

Paul Kuhn

Rechtsanwalt, Referent für Schaden- und Versicherungsrecht, ADAC e.V., München

I. Einleitung

Betrachtung des Kindes nicht nur als geschädigte Person sondern als Schädiger

Regelung in § 828 Abs. 2 BGB

Kinder sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Unfälle mit Kindern gehören zum traurigsten Kapitel unseres Verkehrsalltags. Im Jahr 2010 kam durchschnittlich alle 17 Minuten ein Kind im Straßenverkehr zu Schaden, jede Woche starben zwei Kinder im Alter bis zu 15 Jahren bei einem Verkehrsunfall. Die Zahl der verletzten und getöteten Kinder ist erfreulicherweise rückläufig.

Kinder sind jedoch nicht nur Opfer im Straßenverkehr. Sie verursachen auch selbst Schäden im fließenden und im ruhenden Verkehr. Oftmals bleiben die durch Kinder geschädigten Personen ohne Möglichkeit, bei Unfällen im Straßenverkehr Schadenersatz zu erhalten. Grund hierfür ist die zum Schutz der Kinder seit 1. August 2002 im § 828 Absatz 2 BGB festgelegte Altersgrenze für die Haftung:

§ 828 Minderjährige

- (1) Wer nicht das siebente Lebensjahr vollendet hat, ist für einen Schaden, den er einem anderen zufügt, nicht verantwortlich.
- (2) **Wer das siebente, aber nicht das zehnte Lebensjahr vollendet hat, ist für den Schaden, den er bei einem Unfall mit einem Kraftfahrzeug, einer Schienenbahn oder einer Schwebebahn einem anderen zufügt, nicht verantwortlich.**
²**Dies gilt nicht, wenn er die Verletzung vorsätzlich herbeigeführt hat.**
- (3) Wer das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet hat, ist, sofern seine Verantwortlichkeit nicht nach Absatz 1 oder 2 ausgeschlossen ist, für den Schaden, den er einem anderen zufügt, nicht verantwortlich, wenn er bei der Begehung der

schädigenden Handlung nicht die zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit erforderliche Einsicht hat.

Während bis zum 31. Juli 2002 lediglich Kinder bis zum vollendeten 7. Lebensjahr nicht deliktisfähig waren, ist diese Haftungsgrenze für Unfälle im motorisierten Straßenverkehr nunmehr auf das vollendete 10. Lebensjahr angehoben. Kinder erhalten in dieser Situation vollen Schadenersatz, selbst wenn der Fahrer des Kfz unschuldig war. § 828 BGB ist auch für die Fälle des Mitverschuldens nach § 254 BGB maßgeblich,¹ der über die entsprechenden Verweisungsnormen (§ 9 StVG, § 4 HPfG) auch für die sondergesetzlichen Gefährdungshaftungen gilt. In allen übrigen Fällen bleibt es bei der Haftungsbegrenzung auf das vollendete 7. Lebensjahr.

II. einige Urteile nach 2002

Der BGH sieht die Privilegierung im fließenden Straßenverkehr als akzeptabel an. Dort kommt das höhere Risiko des motorisierten Straßenverkehrs mit der Gefahr der typischerweise vorliegenden Überforderung des Kindes zum Tragen. Dies gilt nicht für Unfälle im ruhenden Verkehr. So spricht er einem Kfz-Halter, dessen ordnungsgemäß geparktes Fahrzeug am 12.9.2002, also kurz nach der Geltung des neuen § 828 Abs. 2 BGB, durch ein Kickboard, das außer Kontrolle geriet, geschädigt wurde, gegen den neun Jahre alten Kickboardfahrer vollen Schadenersatz zu. Dieser hatte mit seinem Zwillingenbruder und einem Klassenkamerad auf der Fahrbahn ein Wettrennen mit Kickboards veranstaltet. Obwohl er im Umgang mit einem Kickboard geübt war, stürzte er aus Unachtsamkeit, das Kickboard prallte gegen den ordnungsgemäß am rechten Straßenrand geparkten Pkw des Kl.²

In einer ähnlichen Situation bestätigt der BGH den Grundsatz, dass das Haftungsprivileg im ruhenden Verkehr nicht angewendet wird. In seiner Entscheidung ging es um einen Unfall, den ein 9-jähriges Kind mit dem Fahrrad an einem ordnungsgemäß am Straßenrand geparkten Kfz im Vorbeifahren verursachte: »Mit der Einführung der Ausnahmevorschrift in § 828 Abs. 2 BGB wollte der Gesetzgeber dem Umstand Rechnung tragen, dass Kinder regelmäßig frühestens ab Vollendung des zehnten Lebensjahres imstande sind, die besonderen Gefahren des motorisierten Straßenverkehrs zu erkennen, insbesondere Entfernungen und Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen, und sich den Gefahren entsprechend zu verhalten (vgl. BT-Drucks. 14/7752, S. 16, 26). Allerdings wollte er die Deliktisfähigkeit nicht generell (vgl. dazu Wille/Bettge, VersR 1971, 878, 882; Kuhlen, JZ 1990, 273, 276; Scheffen, 29. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1991, Referat Nr. II/3, S. 97; dieselbe in FS Steffen, 1995, S. 387, 388 ff.) und nicht bei sämtlichen

1 So auch RegE, BT-Drucks 14/7752, S. 26.

2 BGH, DAR 2005, 147=ADAJUR- Dok.Nr. 61292.

Verkehrsunfällen (vgl. Empfehlungen des Deutschen Verkehrsgerichtstages 1991, S. 9; Antrag von Abgeordneten und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 18.7.1996, BT-Drucks. 13/5302, S. 1 ff.; Antrag von Abgeordneten und der SPD-Fraktion vom 11.12.1996, BT-Drucks. 13/6535, S. 1, 5 ff.) erst mit Vollendung des zehnten Lebensjahres beginnen lassen. Er wollte die Heraufsetzung der Deliktsfähigkeit vielmehr auf im motorisierten Straßen- oder Bahnverkehr plötzlich eintretende Schadensereignisse begrenzen, bei denen die altersbedingten Defizite eines Kindes, wie z.B. Entfernungen und Geschwindigkeiten nicht richtig einschätzen zu können, regelmäßig zum Tragen kommen (vgl. BT-Drucks. 14/7752, S. 26). Für eine solche Begrenzung sprach, dass sich Kinder im motorisierten Verkehr durch die Schnelligkeit, die Komplexität und die Unübersichtlichkeit der Abläufe in einer besonderen Überforderungssituation befinden. Gerade in diesem Umfeld wirken sich die Entwicklungsdefizite von Kindern besonders gravierend aus. Demgegenüber weisen der nicht motorisierte Straßenverkehr und das allgemeine Umfeld von Kindern gewöhnlich keine vergleichbare Gefahrenlage auf (vgl. Bollweg/Hellmann, Das neue Schadensersatzrecht, 2002, Teil 3, § 828 BGB, Rn. 11; BT-Drucks. 14/7752, S. 16 f., 26 f.). Diese Erwägungen zeigen, dass Kinder nach dem Willen des Gesetzgebers auch in dem hier maßgeblichen Alter von sieben bis neun Jahren für einen Schaden haften sollen, wenn sich bei dem Schadensereignis nicht ein typischer Fall der Überforderung des Kindes durch die spezifischen Gefahren des motorisierten Verkehrs verwirklicht hat und das Kind deshalb von der Haftung freigestellt werden soll.³

In dieser Entscheidung bringt der BGH allerdings zum Ausdruck, dass sich in besonders gelagerten Fällen zu denen der Streitfall aber nicht gehört auch im ruhenden Verkehr eine spezifische Gefahr des motorisierten Verkehrs verwirklichen kann.

So entscheidet der BGH in einem Fall, in welchem ein Kind gegen ein mit geöffneten Türen am Fahrbahnrand gefahren war. Hier bejaht der BGH wie die Vorinstanzen eine durch den Straßenverkehr bedingte Überforderung des Kindes und lässt seine Haftung aus § 828 Absatz 2 BGB entfallen. Er geht davon aus, dass ein Kfz nicht ordnungsgemäß geparkt ist, wenn die hinteren Türen auf der Fahrer- und der Beifahrerseite zum Zeitpunkt der Kollision offen standen und sich unstreitig sowohl der Kl. als auch der Zeuge an den geöffneten Türen befunden und sich bewegt haben.⁴

Auch in einem weiteren Fall brachte der BGH zum Ausdruck, dass die Haftungsprivilegierung in Fällen greifen kann, wenn ein Kind ein geparktes Kfz schädigt. Dies sah er für gegeben an, wenn ein 8-jähriges Kind, das mit dem Fahrrad auf dem Gehweg unterwegs war, an mehreren in rechtwinklig zum Gehweg angeordneten Parktaschen parkenden Kfz ohne Probleme vorbeigekommen war und ein weiteres dort geparktes Kfz am Heck beschädigte. Er macht es davon abhängig, ob das Kfz ordnungsgemäß geparkt war:

3 BGH, DAR 2005, 150=ADAJUR- Dok.Nr. 62216.

4 BGH, DAR 2008, 336=ADAJUR- Dok.Nr. 77619.

»Für die Frage, ob der Haftungsausschluss nach § 828 Abs. 2 Satz 1 BGB überhaupt in Betracht kommt, ist maßgebend darauf abzustellen, ob eine typische Fallkonstellation der Überforderung des Kindes durch die Schnelligkeit, die Komplexität und die Unübersichtlichkeit der Abläufe im motorisierten Straßenverkehr gegeben war. Allerdings kommt es nicht darauf an, ob sich die Überforderungssituation konkret ausgewirkt hat oder ob das Kind aus anderen Gründen nicht in der Lage war, sich verkehrsgerecht zu verhalten. Um eine klare Grenzlinie für die Haftung von Kindern zu ziehen, hat der Gesetzgeber die Fallgestaltungen vielmehr einheitlich in der Weise geregelt, dass er die Altersgrenze der Deliktsfähigkeit von Kindern für den Bereich des motorisierten Verkehrs generell auf die Vollendung des zehnten Lebensjahres heraufgesetzt hat.«

Schon der Umstand, dass das Kind gegen die linke Heckseite stieß, nachdem es an anderen Fahrzeugen vorbeigefahren war, legt laut BGH nahe, dass das Fahrzeug weiter als die daneben geparkten Pkw in den Gehweg ragte und das Kind dadurch in seiner Reaktionsfähigkeit überfordert worden ist. Dies ist jedenfalls nicht auszuschließen.⁵

Als typischen Fall der Überforderung eines Kindes unter 11 Jahren sieht es der BGH an, wenn ein achtjähriges Kind mit seinem Fahrrad auf Grund überhöhter, nicht angepasster Geschwindigkeit und Unaufmerksamkeit im fließenden Verkehr gegen ein verkehrsbedingt haltendes Kraftfahrzeug stößt, das es nicht herankommen sehen konnte und mit dem es deshalb möglicherweise nicht rechnete. Die Schnelligkeit, die Komplexität und die Unübersichtlichkeit der Abläufe im motorisierten Straßenverkehr sind die Ursachen, welche typischerweise von einem Kind nicht richtig eingeschätzt werden können. Darauf, ob sich diese Überforderungssituation konkret ausgewirkt hat oder ob das Kind aus anderen Gründen nicht in der Lage war, sich verkehrsgerecht zu verhalten, kommt es im Hinblick auf die generelle Heraufsetzung der Deliktsfähigkeit von Kindern durch § 828 Absatz 2 Satz 1 BGB laut BGH nicht an.⁶

III. Lösungsansätze in europäischen Ländern

1) Situation in Österreich

Kinder bis zum vollendeten 7. Lebensjahr sind in Österreich geschäftsunfähig. Bis zum 14. Lebensjahr gelten sie als »unmündige Minderjährige«. »Mündige Minderjährige sind Personen von 14 bis 18 Jahre.

Für die »Obsorgepflicht« erziehungsberechtigter Personen ist entscheidend, was verständige Eltern nach vernünftigen Anforderungen im konkreten Fall unter-

5 BGH, NJW 2009, 3231=NZV 2009, 551=r+s 2009, 385=BeckRS 2009, 20616.

6 BGH, NJW 2007, 2113=NZV 2007, 403=R+S 2007, 300=BeckRS 2007, 09042=ADA-JUR- Dok. Nr. 73453 (LS).

nehmen müssen, um die Schädigung Dritter durch das Kind zu verhindern. Abgestellt wird auf den konkreten Anlass zu bestimmten Aufsichtsmaßnahmen. Dabei wird auf das Alter, die Eigenschaften und die Entwicklung der zu beaufsichtigenden Person abgestellt. Maßgeblich ist, was vernünftigerweise unter diesen Umständen vom Aufsichtspflichtigen gefordert werden kann.

2) Situation in Italien

Im italienischen Zivilrecht gelten als »Kinder« Minderjährige bis zum Alter von 18 Jahren.⁷ Eine Unterscheidung zwischen »Kindern« und Jugendlichen« gibt es nicht. Für die Folgen einer schädigenden Handlung haftet danach derjenige nicht, der zum Zeitpunkt, an dem sie begangen wurde, nicht zurechnungsfähig war, sofern die Unzurechnungsfähigkeit nicht auf sein Verschulden zurückgeht. In Allgemeinen haften Kinder bis zum Alter von 14 Jahren nicht für Schäden, die sie verursachen. In Italien beinhaltet die persönliche Fürsorgepflicht der Eltern eine besondere Aufsichtspflicht.⁸ Dies bedeutet, dass sie grundsätzlich für Schäden verantwortlich sind, die durch ihre minderjährigen, nicht aus der elterlichen Gewalt entlassenen, noch in häuslicher Gemeinschaft lebenden Kinder verursacht werden. Sie sind nur dann nicht haftbar, wenn sie nachweisen können, dass die schädigende Handlung nicht zu verhindern war. Für einen von dem Kind verursachten Schaden müssen Eltern zwar eintreten. Das Gericht kann jedoch den Schadenersatz vermindern und den Schädiger verurteilen, wenn von den aufsichtspflichtigen Personen kein Schadenersatz zu erhalten ist. Dabei werden die wirtschaftlichen Verhältnisse von Schädiger und Geschädigten berücksichtigt.⁹

3) Situation in Spanien

Das spanische Haftpflichtrecht sieht keine altersmäßige Stufung der Haftbarkeit eines Kindes vor.¹⁰ Voraussetzung für eine Haftung des Kindes ist allerdings, dass dieses fähig ist, zu verstehen, dass seine Handlung Schaden verursachen kann, und dies auch zu wollen. Dies wiederum hängt von der persönlichen Reife des Kindes ab. Sofern das Kind diese Fähigkeiten besitzt, ist es für den verursachten Schaden haftbar. Eine klare Regelung, ab wann diese Einsichtsfähigkeit anzunehmen ist, gibt es nicht. Vielmehr entscheiden die Gerichte meistens in jedem Einzelfall. Die herrschende Meinung geht dabei davon aus, dass das den Schaden verursachende Kind mit einem durchschnittlichen Kind gleichen Alters verglichen werden soll. Die Eltern eines Kindes sind nach spanischem Recht verantwortlich für Schäden, die ihr unter ihrer Aufsicht stehendes Kind verursacht.¹¹ Ein Verschulden der Eltern bei der Beaufsichtigung ihres Kindes wird vermutet (*culpa in vigilando* bzw. in

7 Art. 2 CC Italien.

8 Art. 2048 CC Italien.

9 Art. 2047 Abs. 2 CC Italien.

10 Art. 1902 Código Civil (CC) Spanien.

11 Art. 1902 Abs. 2 CC Spanien.

eligendo). Voraussetzung für die Haftung ist demnach, dass das Kind unter der Aufsicht der Eltern steht. Hiervon entlastet nach der Rechtsprechung auch nicht die Tatsache, dass die Eltern das Kind nicht beaufsichtigen können, weil sie z.B. arbeiten müssen. Dies führt bei getrennt oder geschieden lebenden Eltern zu Problemen. Die herrschende Meinung in der Literatur geht davon aus, dass diese Haftung auch dann gilt, wenn es sich um ein Kind handelt, das nicht schuldfähig ist. In vielen Urteilen wird auf das Alter des Kindes in keiner Weise abgestellt, sondern grundsätzlich von der Haftung der Eltern ausgegangen.

4) Situation in Frankreich

In Frankreich wird ein nicht selbst fahrendes Opfer von weniger als 16 Jahren unter allen Umständen für den entstehenden Schaden entschädigt, es sei denn, die Person hat den Schaden vorsätzlich herbeigeführt.¹² Ein eigenes Fehlverhalten kann solchen Personen allerdings im Hinblick auf den Sachschaden entgegengehalten werden. War eine Person ihrerseits mit einem Kfz unterwegs, kann ihr in jeder Hinsicht unabhängig vom Alter eine Mithaftung entgegen gehalten werden. Nach französischem Recht sind Vater und Mutter als Erziehungsberechtigte für die Schäden, die von ihrem minderjährigen, bei ihnen wohnenden Kind verursacht werden, verantwortlich.¹³ Der Text enthält eine Schuldvermutung. Diese kann lediglich bei höherer Gewalt oder bei einem vom Opfer begangenen Fehlverhalten vollständig bzw. teilweise entkräftet werden.

Die Eltern können zur Abdeckung solcher Schäden eine Haftpflichtversicherung abschließen. Diese deckt auch Schäden durch minderjährige Kinder, selbst wenn diese z.B. das Fahrzeug der Eltern fahren und hierdurch einen Unfall verursachen. Hier muss die Kfz- Haftpflichtversicherung zwar zahlen. Sie kann aber die Eltern in Regress nehmen.

5) Situation in Schweden

Nach schwedischem Recht gibt es kein Mindestalter, ab welchem Kinder für Schäden, die sie verursachen, haften. Das höchste schwedische Gericht geht allerdings davon aus, dass Kinder bis zu drei oder vier Jahren nicht für durch sie verursachte Schäden haftbar gemacht werden können. Ihnen fehlt es an der Reife, dem nötigen Urteilsvermögen und der Erfahrung, um abschätzen zu können, was ihre Handlung an Schaden verursachen kann. Ansonsten werden Kinder wie Erwachsene beurteilt. Oftmals werden Kinder allerdings nur dann zum Schadenersatz verurteilt, wenn im Hintergrund eine Haftpflichtversicherung steht, die zahlen muss. Speziell bei Kindern bis 14 Jahre kann das Fehlen einer Haftpflichtversicherung dem Gericht die Möglichkeit eröffnen, die Zahlungsverpflichtung zu vermindern, manchmal sogar auf Null zu reduzieren. Die Verminderung stellt dabei

12 Loi Badinter vom 5.7.1985, Frankreich.

13 Art. 1384 Code Civil, Frankreich.

auf das Alter, die Reife, die finanziellen Möglichkeiten etc. ab. Auch die wirtschaftliche Situation des Geschädigten wird mit berücksichtigt. Eltern sind als rechtliche Aufsichtspflichtige ihrer Kinder für ihre Kinder bis zu deren 18. Geburtstag verantwortlich. Die Reichweite der potentiellen Haftung für Schäden, welche ihre Kinder verursacht haben, hängt vom Einzelfall ab. Dort spielen neben anderen Fakten das Alter des Kindes, dessen Reife und die persönliche Situation der Eltern eine Rolle. Sie haften allerdings nur dann, wenn ihnen eine Aufsichtspflichtverletzung nachgewiesen werden kann.

6) Situation in Polen

Kinder unter 13 Jahren haften in Polen aus Verschulden grundsätzlich nicht für Schäden, welche sie verursachen.¹⁴ Etwas anderes gilt nur, wenn keine Person aufsichtspflichtig war oder keine Möglichkeit besteht, von einer solchen Person Schadenersatz zu erhalten.¹⁵ Abhängig ist ein solcher Anspruch allerdings von dem Vergleich der finanziellen Situationen des Verursachers und der geschädigten Person. Kinder können jedoch unabhängig hiervon aus Gefährdungshaftungsgesichtspunkten haftbar sein.

Eltern haften für Schäden, welche ihre Kinder unter 13 Jahren verursachen.¹⁶ Diese Haftung greift nur dann nicht, wenn sie ihrer Aufsichtspflicht nachgekommen sind oder sich der Schaden auch bei sorgfältiger Überwachung ereignet hätte. Die Aufsichtspflichtverletzung wird vermutet. Die geschädigte Person muss lediglich nachweisen, dass der Schaden verursacht wurde und dass die Person, die verklagt wird, die Aufsichtspflicht über das Kind hat bzw. hatte.

7) Situation in Kroatien

In Kroatien haften Kinder unter sieben Jahre nicht für Schäden, welche sie verursachen. Zwischen sieben und vierzehn Jahren wird auf die Fähigkeit des Kindes abgestellt, die Auswirkungen seines Handelns zu erkennen.

Unabhängig von einer Aufsichtspflichtverletzung haften Eltern für Schäden, welche ihre noch nicht sieben Jahre alten Kinder verursachen. Das Verschulden der Eltern wird vermutet.

In den übrigen Fällen kommt es zu einer gesamtschuldnerischen Haftung von Eltern und Kind. In den Fällen, in welchen das Kind die nötige Einsichtsfähigkeit hatte, um die Auswirkungen seines Handelns zu erkennen, selbst aber nicht in der Lage ist, den Schaden auszugleichen, kann das Gericht aus Billigkeitsgründen und speziell im Hinblick auf die finanzielle Situation der Eltern und des Geschädigten diesen die Verpflichtung zum Schadenausgleich voll oder teilweise auferlegen, obwohl sie für den Schaden nicht verantwortlich sind.

14 Art. 426 kc Polen.

15 Art. 428 kc Polen.

16 Art. 427 kc Polen.

8) Situation in Slowenien

In Slowenien gelten Kinder und Jugendliche zivilrechtlich bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres als »Minderjährige«. Kinder unter sieben Jahren sind nicht haftbar für durch sie verursachte Schäden. Kinder zwischen sieben und 14 Jahren sind für Schäden nicht verantwortlich, es sei denn, es kann bewiesen werden, dass sie die nötige Einsichtsfähigkeit hatten.

Bis zum vollendeten 7. Lebensjahr sind Eltern unabhängig vom Verschulden für Schäden haftbar, welche ihre Kinder verursachen. Das Verschulden wird vermutet. Etwas anderes gilt nur, wenn die Eltern nachweisen können, dass der Schaden auf höhere Gewalt zurückzuführen ist oder ein Mitverschulden der geschädigten Person gegeben ist.

Kommt es durch Kinder zu einem Schaden, die älter als 7 Jahre sind, haften die Eltern nicht, wenn sie nachweisen können, dass sie ihrer Aufsichtspflicht nachgekommen waren. Gerichte gehen regelmäßig davon aus, dass Verschuldenshaftung gegeben ist, wenn die Eltern ihre Kinder nicht angemessen unterwiesen haben, sich im Verkehr richtig zu bewegen.

9) Situation in Griechenland

In Griechenland können Kinder unter 10 Jahren nicht für Schäden haftbar gemacht werden, die sie verursachen.¹⁷ Zwischen 10 und 14 Jahren können Kinder für Schäden haften, es sei denn, sie waren nicht in der Lage, die Konsequenzen ihrer Handlung zu überblicken.¹⁸

Aufsichtspflichtige Personen haften für Schäden, welche von Minderjährigen verursacht werden. Diese Haftung greift nur dann nicht, wenn sie die ordnungsgemäße Beaufsichtigung nachweisen können oder der Schaden trotz sorgfältiger Aufsicht nicht zu verhindern war.¹⁹

10) Situation in der Schweiz

In der Schweiz gibt es keine festgelegte Altersgrenze, ab welcher ein Kind für Schäden haftet, die es verursacht. Vielmehr wird auf die »Urteilsfähigkeit« abgestellt.²⁰ Urteilsfähig ist danach jede Person, die u.a. nicht wegen des Kindesalters fähig ist, vernunftgemäß zu handeln. Urteilsfähige Unmündige werden aus unerlaubten Handlungen schadenersatzpflichtig.²¹ Wer Schadenersatz fordert, muss nachweisen, dass der Schädiger urteilsfähig war. Die Urteilsfähigkeit ist nicht abstufbar.

Verursacht ein unmündiger Hausgenosse einen Schaden, ist das Familienoberhaupt dafür haftbar, wenn es nicht nachweisen kann, dass es das übliche und durch

17 Art. 916 GCC Griechenland.

18 Art. 917 GCC Griechenland.

19 Art. 923, 1518 GCC Griechenland.

20 Art. 16 ZGB Schweiz.

21 Art. 19 ZGB Schweiz.

die Umstände gebotene Maß von Sorgfalt in der Beaufsichtigung beobachtet hat.²² Das Schweizer Recht sieht die Billigkeitshaftung vor. Diese greift auch bei Fällen, in welchen »Genugtuungsansprüche« geltend gemacht werden. Hierdurch kann der Schädiger zu vollem oder teilweise Schadenersatz verpflichtet werden.²³ Voraussetzung ist, dass zwischen der Handlung des Urteilsfähigen und dem Schaden ein Zusammenhang besteht. Im Zusammenhang mit der Billigkeit muss der Richter auf die Verhältnisse des Einzelfalls abstellen. Dabei spielen die finanziellen Gegebenheiten des Schädigers eine Rolle.

Ist eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen, hat der Geschädigte einen vollen Entschädigungsanspruch bis zur Höhe der vereinbarten Deckungssumme. Die Allgemeinen Versicherungsbedingungen der Privathaftpflichtversicherung/Familienversicherung enthalten folgenden Passus:

»Wir gewähren Versicherungsschutz für Ansprüche, welche gegen die versicherten Personen erhoben werden ...

»Auf Wunsch der versicherten Person bezahlen wir für folgende Schäden auch dann, wenn eine versicherte Person nach den gesetzlichen Haftpflichtbestimmungen nicht leistungspflichtig ist: ... Personen- und Sachschäden die durch versicherte urteilsunfähige ... Kinder ... verursacht werden« (sogenannte Wunschhaftung) Ausgeschlossen von der Versicherung sind:

Regress- und Ausgleichsansprüche Dritter für Leistungen, die sie den Geschädigten ausgerichtet haben von der Versicherung von Personen- und Sachschäden, verursacht durch versicherte urteilsunfähige oder beschränkt urteilsfähige Hausgenossen.«

Dieser Ausschluss umfasst einzig die urteilsunfähigen Hausgenossen, nicht aber Kinder. Erklärt eine versicherte Person den Wunsch, den durch ein Kind verursachten Schaden zu decken, wird die Versicherung leistungspflichtig.²⁴

IV. denkbare Lösungen in Deutschland

1) gesetzliche Möglichkeiten

a) Aufsichtspflichtverletzung

Bereits jetzt sieht das BGB in § 832 Abs. 1 die Haftung aufsichtspflichtiger Personen vor. Satz 2 des Absatzes 1 gibt dieser Person jedoch die Möglichkeit, nicht haften zu müssen, wenn sie ihrer Aufsichtspflicht nachgekommen ist oder Schaden auch bei gehöriger Aufsichtsführung entstanden wäre.

22 Art. 333 ZGB Schweiz.

23 Art. 54 OR i.V.m. Art. 18 ZGB Schweiz.

24 Vgl. Art. 33 VVG Schweiz.

Die Rechtsprechung macht überwiegend von der in Satz 2 gegebenen Möglichkeit Gebrauch. Hieran ändert auch die Haftungsprivilegierung des § 828 Abs. 2 BGB nichts.²⁵ In den meisten Fällen wird bei Unfällen mit Kindern im Straßenverkehr davon ausgegangen, dass die aufsichtspflichtige Person nicht haften muss. Nach einem Urteil des OLG Saarbrücken besteht keine Verpflichtung eines Erziehungsberechtigten, sein zweijähriges Kind ständig an der Hand zu halten, wenn dieses auf einem Bürgersteig neben einer befahrenen Straße geht. Das Kind ist nur in besonderen Gefahrensituationen an der Hand zu nehmen.²⁶ Eine Verletzung der elterlichen Aufsichtspflicht nach § 832 BGB liegt laut LG Osnabrück auch dann nicht vor, wenn ein achtjähriges Kind mit seinem Fahrrad am öffentlichen Straßenverkehr ohne Blickkontakt der Eltern teilnimmt. § 828 Abs. 2 BGB, der eine Haftungsprivilegierung enthält, begründet keine besondere Aufsichtspflicht der Eltern.²⁷ Eine Mutter genügt nach Ansicht des LG Oldenburg ihrer elterlichen Aufsichtspflicht, wenn sie auf dem Parkplatz eines Supermarktes in einer Entfernung von ca. 1,5 Meter hinter ihrem vierjährigen radfahrgewohnten Sohn, der ein Kinderfahrrad fährt, auf ihrem Fahrrad herfährt.²⁸ Es stellt auch keine Aufsichtspflichtverletzung dar, wenn der Aufsichtspflichtige auf dem Radweg ca. 7 m vor seinem 5 Jahre alten Kind herfährt.²⁹

Als Grund, die Haftung der Eltern nicht zum Zug kommen zu lassen, werden entsprechende Unterweisungen des Kindes angesehen. Lassen sie ihren achtjährigen Sohn unbeaufsichtigt im öffentlichen Verkehrsraum Fahrrad fahren, nachdem sie ihm die Verkehrsregeln und die wichtigsten Verkehrsschilder erklärt haben und dieser bereits ein Jahr unfallfrei eigenständig mit dem Fahrrad zur Schule gefahren ist, besteht keine Aufsichtspflichtverletzung, wenn das Kind einen Unfall verursacht.³⁰ Wird diese Unterweisung unterlassen, bleibt es bei der Aufsichtspflichtverletzung. Ein achtjähriges Kind darf nach einer Entscheidung des AG Nordhorn nicht unbeaufsichtigt im öffentlichen Verkehrsraum Fahrrad fahren, ohne dass die Erziehungsberechtigten vorher das Verhalten des Kindes im Straßenverkehr überprüft haben.³¹ Ein weiterer Grund, die Aufsichtspflichtverletzung nicht zum Zug kommen zu lassen, sind spezielle örtliche Situationen. Im dörflichen Bereich ohne starken Fahrzeugverkehr kann sich ein 5 1/2-jähriges Kind grundsätzlich auch unbeaufsichtigt bewegen. Hinter einem Verstoß gegen die besonderen Schutzvorschriften des § 20 Abs. 4 StVO und hinter die durch überhöhte Geschwindigkeit gesteigerte Betriebsgefahr eines Kraftwagens tritt laut AG Prüm ein eventuelles

25 Vgl. OLG Oldenburg, DAR 2005, 343.

26 OLG Saarbrücken, DAR 2007, 649 m. Anm. Bernau=NJW 2007, 1888, vgl. auch LG Köln, NZV 2007, 577; LG Köln, DAR 2008, 288 bei Bernau.

27 LG Osnabrück, SVR 2008, 347 m. Anm. Siegel.

28 LG Oldenburg, NZV 2011, 33.

29 LG Mönchengladbach, DAR 2003, 562=NZV 2004, 144.

30 LG Osnabrück, Urt. v. 17.5.2005, Az 3 C 1673/04.

31 AG Nordhorn, DAR 2008, 287 b. Bernau.

Mitverschulden durch Verletzung der Aufsicht über einen Minderjährigen vollständig zurück.³² Auch in den als »Spielstrasse« ausgewiesenen Strassen besteht eine geringere Aufsichtspflicht der Eltern als in anderen Gebieten. Insbesondere ist das Radfahren ohne elterliche Aufsicht in diesen Straßen erlaubt.

Von einer Aufsichtspflichtverletzung geht das OLG Düsseldorf aus, wenn Eltern ihr 5-jähriges Kind außerhalb ihres Sichtbereiches Rad fahren lassen und sie auf entstehende Gefahrensituationen nicht durch Erteilung mündlicher Anweisungen einwirken können.³³ Fährt ein Kind im Alter von sechs Jahren in einer Wohnsiedlung aus einer Seitenstrasse in ein sich auf der Strasse befindliches Auto, besteht gegen dessen Eltern bei Verletzung der Aufsichtspflicht ein Schadensersatzanspruch. Die Aufsichtspflichtverletzung ist dabei nicht schon durch das Alleinlassen des Jungen verletzt, wohl aber durch nur allgemein gehaltene Ermahnungen der Eltern, ohne auf die konkreten Verkehrsgefahren in der Strasse einzugehen. Insbesondere hätte eine Warnung, gerade nicht mit hoher Geschwindigkeit vom Seitenweg auf die Strasse zu fahren, erfolgen müssen.³⁴ Unterlässt es der Erziehungsberechtigte, sein 8-jähriges Kind eindringlich und genau über die Straßenverkehrsregeln zu unterrichten und misslingt ihm der Beweis, dass sich das Kind über eine gewisse Zeit im Verkehr bewährt hat, so haftet der Erziehungsberechtigte nach § 832 Abs. 1 BGB, wenn das Kind ohne elterliche Aufsicht mit seinem Fahrrad einen Verkehrsunfall verursacht.³⁵ Die alleinerziehende Mutter eines 12-jährigen Kindes, das mit seinem Fahrrad in unmittelbarer Nähe seiner Wohnung auf einem Gehweg fährt und dabei auf dem Fahrrad sitzend einen Zebrastreifen überquert, haftet für die daraus resultierenden Folgen eines Verkehrsunfalls. Ihr ist eine Verletzung ihrer Aufsichtspflicht vorzuwerfen, da sie nicht ausführlich darlegen kann, dass sie dem Kind umfassend die Verkehrsregeln beigebracht hat.³⁶

Ein Blick auf das Ausland lässt erkennen, dass dort oftmals eine Aufsichtspflichtverletzung vermutet wird. Sache der Erziehungsberechtigten ist es dann, nachzuweisen, dass sie dieser Verpflichtung nachgekommen sind oder aber das Kind auch bei sorgfältiger Aufsicht den Schaden verursacht hätte. Hilfe für durch Kinder Geschädigte könnte es deshalb darstellen, wenn seitens der Gerichte die Anforderungen an die Entlastung von der Aufsichtspflichtverletzung höher angesetzt werden. Leider sind die Maßnahmen zur Verkehrserziehung in Schulen und Kindergärten sehr zurück gefahren worden. Hier muss wieder mehr dafür Sorge getragen werden, dass der Verkehrsunterricht in die jeweiligen Lerninhalte mit aufgenommen wird. Die Forderung, dass Kinder sich entwickeln können müssen, weshalb sie nicht immer am Gängelband geführt werden müssen, trifft sicher in manchen Fällen zu. Insbesondere gilt dies für Situationen in »Spielstraßen« oder in

32 AG Prüm, NZV 2007, 209.

33 OLG Düsseldorf, DAR 2005, 605 bei Bernau.

34 AG Langen (Hessen), Urt. v. 30.11.2001, Az 56 C 166/01 10.

35 AG Hannover, Urt. v. 1.11.2000, Az 535 C 13932/99.

36 AG Leverkusen, Urt. v. 23.9.2004, Az 24 C 155/03.

abgelegenen Seitenstraßen. Schon der Schulweg muss jedoch intensiv mit den Kindern einstudiert werden. Die dabei lauernden Gefahren müssen dargestellt und besprochen werden. Die Argumentation, ein Kind müsse sich entwickeln können und aus seinen Fehlern lernen, soll nicht zu Lasten Dritter verwendet werden. Die Anhebung der Haftungsbegrenzung im motorisierten Straßenverkehr auf das vollendete 10. Lebensjahr bedeutet auch nach Angabe des Gesetzgebers nicht, dass ein völliger Freiraum geschaffen werden sollte.

b) Billigkeitshaftung

Auch die Billigkeitshaftung ist bereits im BGB geregelt.³⁷ Ist ein Kind in einen Unfall verwickelt und hat es den Schaden verursacht, haftet es, wenn der Geschädigte keinen Ersatz seines Schadens durch eine aufsichtspflichtige Person erlangen kann und das Kind über finanzielle Verhältnisse verfügt, die es ihm ermöglichen, den Schaden auszugleichen, ohne selbst in finanzielle Schwierigkeiten zu kommen. Dabei werden die finanziellen Möglichkeiten der Beteiligten abgewogen. Auch nach der nach dem 01.08.2002 geltenden Rechtslage zur Haftung von Kindern bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr im Straßenverkehr reicht das Bestehen eines nicht obligatorischen Versicherungsschutzes für das Kind nicht aus, um dem Geschädigten einen Schadensersatzanspruch aus Billigkeitsgründen zuzusprechen.³⁸ Billigkeit ist nur gegeben bei einem wirtschaftlichen Gefälle, also erheblich besseren Vermögensverhältnissen des Kindes. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse der Eltern eines Kindes sagen nichts hinreichend Konkretes über dessen Vermögensverhältnisse aus. Kinder werden vielmehr oftmals lediglich von ihren Eltern unterhalten. Bei Minderjährigen ist grundsätzlich – ohne konkrete gegenteilige Anhaltspunkte – davon auszugehen, dass sie derzeit über kein nennenswertes eigenes Vermögen verfügen können. Soweit das nicht schuldfähige Kind über die private Haftpflichtversicherung der Eltern versichert sein sollte, würde dies eine Haftung unter Billigkeitgesichtspunkten nicht begründen. Eine private Haftpflichtversicherung könnte allenfalls hinsichtlich der Höhe eines zu zahlenden Betrages Berücksichtigung finden, sie kann aber nicht zur Begründung einer Billigkeitshaftung führen.³⁹

2) Abdeckung über Dritte

a) Pflichthaftpflichtversicherung

Sollen Eltern eine Haftpflichtversicherung für ihre Kinder abschließen müssen? Eine solche Versicherung würde nur dann Sinn machen, wenn sie eintrittspflichtig wird, selbst wenn dem Kind kein Verschulden angelastet werden kann. Sie müsste also wie

37 § 829 BGB.

38 LG Heilbronn, NJW 2004, 2391=NZV 2004, 464.

39 LG Stendal, Urt. v. 22.9.2008, Az 23 O 515/07.

eine »Gefährdungshaftung« ausgelegt sein. Eine Schuldvermutung kann hier helfen. Während Kfz nur zugelassen werden können, wenn die Versicherung nachgewiesen wird, stellt der Nachweis des Abschlusses einer Pflichthaftpflichtversicherung für Kinder sich problematisch dar. Soll bei Geburt eines Kindes der Abschluss abgefordert werden? Wie wird verfahren, wenn Kinder mit ihren Eltern den Wohnsitz vom Ausland nach Deutschland verlegen? Wie werden die Prämien berechnet? Diese Probleme lassen es plausibel erscheinen, dass in keinem der aufgeführten Länder der Abschluss einer Pflichthaftpflichtversicherung gefordert wird. Sollte dieser Weg gegangen werden, könnte die Forderung nach der Pflichthaftpflichtversicherung ggfs. in § 828 BGB oder einem § 828 a BGB bzw. bei den Vorschriften zur elterlichen Sorgepflicht (§ 1626 BGB bzw. § 1626 a neu) aufgenommen werden. Eine Pflichtversicherung könnte auch wegen des Zusammenhangs mit dem Straßenverkehr im Pflichtversicherungsgesetz angesiedelt werden (dort eventuell als § 1 a).

aa) Direktanspruch

Auch in diesem Fall sollte auf alle Fälle ein Direktanspruch gegen den Versicherer gegeben sein. So lassen sich Probleme mit den Eltern, die ja eventuell in der Nachbarschaft wohnen, vermeiden. Der Versicherer kann kompetent prüfen, ob und in welcher Höhe Ansprüche auszugleichen sind.

bb) Deckungssumme/Prämie

Welche Summe müsste als Mindestdeckungssumme festgelegt werden? Geht man von Schäden aus, welche ein Kind beim Spielen an einem Kfz verursacht, so würde sicher eine Deckungssumme von 5000 bis 10000 Euro ausreichen. Denkbar sind jedoch auch Unfälle mit Personenschaden, wenn z.B. ein Fahrzeugführer ausweicht, um das in die Fahrbahn laufende Kind nicht zu verletzen, und bei dieser Aktion selbst verletzt wird. Unter diesen Umständen könnte an die Mindestdeckungssummen oder aber die Höchsthaftungssummen bei Gefährdungshaftungstatbeständen im Kfz- Bereich gedacht werden. Hier müsste aber berücksichtigt werden, dass die Prämie auch für gerade verdienende Familien und solche mit mehreren Kindern bezahlbar bleiben.

Nachdem Kinder für die Allgemeinheit von großem Interesse sind, kann durchaus darüber nachgedacht werden, ob die Kosten einer solchen Versicherung als Kosten der Grundversorgung angesehen und über einen Aufschlag beim Kindergeld abgesichert werden.

b) Modell Verkehrsoferhilfe

Lässt sich ein Schadenausgleich entsprechend dem Modell der Verkehrsoferhilfe vorstellen? Sollte das Modell der Pflichthaftpflichtversicherung durchsetzbar sein, könnte eine Ergänzung des § 12 Abs. 1 PflVG einem durch ein Kind Geschädigten helfen, wenn für dieses Kind kein sonstiger Versicherungsschutz besteht. Auch in diesem Fall müsste geregelt sein, dass die Eintrittspflicht auch bei Kindern besteht, die nicht schuldfähig einen Schaden verursacht haben.

aa) Finanzierung

Die Finanzierung der diesbezüglichen Leistungen der Verkehrsofopferhilfe könnte ähnlich wie bei Kfz-Fällen laufen. Danach müssten sämtliche im Geschäftszweig der privaten Haftpflichtversicherung tätige und Prämien einnehmenden Gesellschaften einen Beitrag leisten entsprechend ihrem Prämienaufkommen. Einzelheiten müssten im Einvernehmen der zuständigen Ministerien festgelegt werden.⁴⁰

bb) Deckungssumme

Die Deckungssumme sollte zumindest bei den schuldunfähigen Kindern auf die Höchstsumme im Rahmen des StVG begrenzt werden.⁴¹

cc) Subsidiarität

Auch in den Fällen, in welchen – schuldunfähige – Kinder einen Schaden verursachen, muss der Grundsatz gelten, dass die Verkehrsofopferhilfe nur dann eintrittspflichtig ist, wenn der Geschädigte nicht anderweitig Schadenersatz erlangen kann.⁴²

**3) Ausgleich durch staatliche Stellen Gemeindeunfallversicherung/
Berufsgenossenschaften-Finanzierung**

Kann die Allgemeinheit in solchen Fällen mit ins Boot genommen werden? Im Rahmen des Sozialrechts sind verschiedene Personengruppen bei Unfällen geschützt. Der Schutz bezieht sich jedoch nur auf »Arbeitsunfälle«.⁴³ Der Personenkreis wird aber bereits in § 2 Abs. 1 Nr. 13 a SGB VII erweitert auf Personen, die bei Unglücksfällen oder gemeiner Gefahr oder Not Hilfe leisten oder einen anderen aus erheblicher Gefahr für seine Gesundheit retten. Solche Personen erhalten auf Antrag auch Schäden ersetzt, die an in ihrem Besitz befindlichen Sachen entstanden sind. Sie erhalten weiterhin Aufwendungen ersetzt, die sie den Umständen nach für erforderlich halten durften, soweit kein anderer öffentlich-rechtlicher Ersatzanspruch besteht.⁴⁴ Geht man von den dargestellten Bestimmungen aus, wären Schäden, die durch ein Ausweichen entstehen, um das Kind nicht zu gefährden, zu entschädigen. Dies gilt sowohl für den Sach- als auch für den Personenschaden. Dieser Schutz könnte auf Fälle erweitert werden, bei denen ein schuldunfähiges Kind ein Kfz beschädigt. Eine Erweiterung des Versicherungsschutzes auf andere Fälle wäre denkbar, wenn der Personenkreis der »ehrenamtlich« tätigen Personen erweitert würde auf Personen, die im fließenden Straßenverkehr von schuldunfähigen Kindern geschädigt werden. In Betracht käme auch eine Erweiterung des in der Satzung der Berufsgenossenschaften benannten Personenkreises.⁴⁵ Als

40 Vgl. § 13 PflVG.

41 Vgl. § 12 StVG.

42 Vgl. § 12 Abs. 1 S. 2 PflVG.

43 § 1 SGB VII.

44 § 13 SGB VII.

45 Vgl. § 3 SGB VII.

Leistungsträger kommen die Gemeindeunfallversicherungsverbände⁴⁶ oder die Berufsgenossenschaften in Betracht.⁴⁷

Kinder sind wertvolle Mitglieder der Gesellschaft. Nicht zuletzt tragen die dazu bei, die Renten zu **finanzieren**. Verursachen sie Schäden, betrifft deren Absicherung der Allgemeinheit. Private Versicherungsgesellschaften sind diesbezüglich außen vor. Aus diesem Grund könnten Leistungen im Zusammenhang mit Unfällen nicht versicherter Kinder aus steuerlichen Mitteln erbracht werden. Denkbar ist eine Reduzierung des Kindergeldes zu Gunsten der Übernahme der Leistungen für durch Kinder im Straßenverkehr verursachte Schäden.

4) Schadendeckungsmöglichkeiten privat – Schädiger: Private Haftpflichtversicherung

Private Haftpflichtversicherungen sind zwischenzeitlich in den Haushalten weit verbreitet. Die Deckung betrifft i.d.R. jedoch nur Fälle, in welchen ein Schaden schuldhaft verursacht wurde. Dies bedeutet, dass Schäden durch Kinder, die noch nicht schuldhaftig sind, grundsätzlich nicht vom Deckungsumfang umfasst sind. Dies gilt auch für Schäden im fließenden Straßenverkehr, wenn das Kind das 10. Lebensjahr noch nicht vollendet hat.

Vermeint gehen Versicherungsgesellschaften dazu über, auch für diese Fallkonstellationen Möglichkeiten vorzusehen, dass trotz fehlendem Verschulden gezahlt wird. Dort gilt dann i.d.R. das Folgende als vereinbart:

»Der Versicherer wird sich nicht auf eine Deliktunfähigkeit von mitversicherten Kindern berufen, soweit dies der Versicherungsnehmer wünscht und ein anderer Versicherer (z.B. Sozialversicherungsträger) nicht leistungspflichtig ist. Der Versicherer behält sich Rückgriffsansprüche (Regress) wegen seiner Aufwendungen gegen schadenersatzpflichtige Dritte (z.B. Aufsichtspflichtige), soweit sie nicht Versicherte dieses Vertrages sind, vor.«⁴⁸

In der Regel wird die Höchstersatzleistung des Versicherers im Rahmen der in diesem Vertrag ansonsten vereinbarten Deckungssumme begrenzt.

a) Deckungssumme

Die oftmals für diese Fälle vereinbarte Deckungssumme in Höhe von 50.000 Euro mag für Sachschäden ausreichen. Bei Personenschäden ist dieser Betrag nicht immer ausreichend. Die Versicherungswirtschaft sollte deshalb eine Deckung wie bei Gefährdungshaftungstatbeständen anbieten.

46 Vgl. § 185 SGB VII.

47 Vgl. § 22 SGB I.

48 Vgl. ADAC Privathaftpflicht-Versicherung EXKLUSIV, Stand 29.7.2012.

b) Leistungsempfänger

Leistungsempfänger ist grundsätzlich der Versicherungsnehmer. Ein Direktanspruch gegen den Versicherer besteht nicht.

5) Schadendeckungsmöglichkeiten privat: Geschädigte Person

a) Einschluss in die Kfz- Haftpflichtversicherung

Eine Möglichkeit, Schäden durch Dritte über die Kfz- Haftpflichtversicherung insgesamt zu decken, bieten manche Versicherungen bei Ihren höherpreislichen Produkten für Auslandsschäden. Dort findet sich i.d.R. folgende Klausel:

»Erleiden Sie oder eine mitversicherte Person mit dem Fahrzeug einen Unfall im Ausland, bei dem der Unfallgegner Schuld hat oder haftet, ersetzen wir den Personen- und Sachschaden, für den der Unfallgegner einzutreten hat, der Höhe nach so, als ob der Unfallgegner bei uns eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung abgeschlossen hätte.«⁴⁹

Diese Klausel gilt zwar für den Auslandsschaden und greift nur bei Verschulden. Eine solche Klausel könnte jedoch auch für Schäden im Inland und auch für Fälle von Schäden durch nicht schuldfähige Personen im Allgemeinen eingeführt werden.

b) Kaskoversicherung

Gegen die Argumentation, dass ein Kfz- Halter die Möglichkeit bekommen muss, auch in den Fällen Schadenersatz zu bekommen, in welchen ein nicht deliktfähiges Kind den Schaden verursacht hat, wird oftmals eingewendet, dass es systemfremd wäre, in diesen Fällen eine Ersatzmöglichkeit gegen das Kind zu schaffen. Auch die Voraussetzungen für das Greifen der Aufsichtspflichtverletzung sollen nicht verschärft werden. Die Vertreter dieser Ansicht verweisen darauf, dass jeder Kfz- Halter die Möglichkeit hat, sein Kfz über eine Kaskoversicherung gegen Schäden zu versichern.

aa) Nachteil

Diese Möglichkeit der Absicherung ist sicher gegeben. Sie wird bei neueren Fahrzeugen öfter zu finden sein als bei älteren. Selbst wenn Versicherungsschutz vorhanden sein sollte, bleibt es jedoch bei einer oftmals vereinbarten Selbstbeteiligung und – bei Vollkaskoversicherungstatbeständen – i.d.R. bei der Rückstufung.

bb) Abhilfe – Unterbleiben der Rückstufung

Denkbar ist in solchen Fällen ein Verzicht des Versicherers auf die Rückstufung. Beispiele finden sich hierzu bei Unfällen mit nicht versicherten Kfz, bei denen ebenfalls die Kaskoversicherung in Anspruch genommen werden muss. Auch hier wird keine Rückstufung vorgenommen.

49 Vgl. ADAC Autoversicherung A 1.7.1, Stand 10/2012.

c) Krankenversicherung

Wird bei einem Unfall eine Person verletzt, ist die gesetzliche/private Krankenversicherung eintrittspflichtig. Die geschädigte Person hat Deckung im Rahmen der vereinbarten Versicherungsleistungen. Sache der Krankenversicherung ist es dann, zu versuchen, Regress zum Beispiel wegen einer Aufsichtspflichtverletzung zu erhalten.

d) Unfallversicherung

Absicherung kann eine private Unfallversicherung bringen. Sie zahlt unabhängig davon, ob anderweitig Schadenersatz zu erhalten ist. Eine Verrechnung mit Leistungen Dritter im Zusammenhang mit dem Unfall erfolgt nicht.

V. Fazit

Vorrangige Verpflichtung muss es sein, es erst gar nicht zu Unfällen mit Kindern kommen zu lassen. So müssen Kinder wieder vermehrt auf die stetig zunehmenden Gefahren im Straßenverkehr eingestellt werden. Dies ist möglich durch eine Intensivierung der Verkehrserziehung in Kindergärten, Schulen und vor allem Familien.

Die durch das Kind geschädigte Person soll Schadenersatz erhalten. Zumindest sollen Deckungslücken geschlossen werden, die sich daraus ergeben, dass das Kind noch nicht haftet und andere Versicherungen den Schaden nicht voll abdecken. Unabhängig von Gesetzesänderungen oder der Aufnahme neuer Vorschriften könnte dies am leichtesten geschehen, wenn wie in anderen europäischen Ländern eine Aufsichtspflichtverletzung vermutet wird und die Erziehungsberechtigten sich entlasten müssen. Die Anforderungen für diese Entlastung müssten von der Rechtsprechung höher gesetzt werden als dies augenblicklich der Fall ist. Jeder Fall müsste darauf hin untersucht werden, ob das Kind ausreichend auf die speziellen Gefahren im Straßenverkehr hingewiesen wurde und entsprechende Schulungen absolviert hat.

Von Versicherungsseite könnte Abhilfe geschaffen werden durch eine Verbesserung der Eintrittsverpflichtung im Rahmen der privaten Haftpflichtversicherung. Die Möglichkeit der Absicherung – schwerer – Personenschäden über die gesetzliche Unfallversicherung muss zumindest geprüft werden.



Minderjährigenschutz versus Schutz der anderen Unfallbeteiligten zwei sich ausschließende Prinzipien? – Eine Betrachtung speziell der Kinder zwischen zehn und achtzehn Jahren –

Herbert Lang

Rechtsanwalt, Leitung Abt. Kraftfahrt-Schaden, Allianz Versicherungs-AG, München*

I. Einführung in die Thematik¹

Ein **Fall aus der Praxis**: *Eine Gruppe von Kindern, die alle knapp über zehn Jahre alt sind, wartet auf den Schulbus, mit dem sie nach Hause fahren wollen. Es herrscht Gedränge, in dem teilweise geschubst und gestoßen wird. Als sich der Bus langsam nähert, betritt eines der Kinder unvermittelt die Straße. Es wird von dem Fahrzeug erfasst und dabei schwer verletzt.*

So oder so ähnlich sind im Jahre 2011 insgesamt fast 31.000 Kinder unter fünfzehn Jahren bei Straßenverkehrsunfällen verunglückt, in rund 7.500 Fällen als Fußgänger, in rund 10.500 Fällen als Insassen eines PKW und in rund 11.000 Fällen als Radfahrer. Dabei wurden 86 Kinder getötet und 4.990 schwer verletzt.² Nicht enthalten ist die Dunkelziffer von polizeilich nicht gemeldeten Unfällen, die von Fachleuten bei leichten Verletzungen auf 50 %, bei schweren Verletzungen auf 15 % geschätzt wird.³ Die Zahlen sind nicht nur für die betroffenen Eltern besorgniserregend. Die **Unfälle mit**

* Der Referent ist Leiter des Referates »Personenschaden/Ausland« bei der Hauptverwaltung der Allianz Versicherungs-AG in München.

1 Erweiterter Vortrag 51. Verkehrsgerichtstag Goslar 2013, Arbeitskreis II »Minderjährigenschutz versus Schutz der anderen Unfallbeteiligten«

2 Statistisches Bundesamt, Kinderunfälle im Straßenverkehr 2011, S. 3, www.destatis.de/.../TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/UnfaelleKinder5462405117004.pdf

3 Deutsche Verkehrswacht, Kinderunfälle im Straßenverkehr im Jahr 2011, S. 1, www.verkehrswacht-medien-service.de

Kindern sind – wie das Statistische Bundesamt zu Recht betont – das **traurigste Kapitel unseres Verkehrsalltags**.⁴

Mittelfristig ist in den letzten Jahren zwar eine durchaus erfreulich **positive Entwicklung** zu verzeichnen.⁵ So ging die Anzahl der verunglückten Kinder seit 2001 deutlich um 7.166 (28 %), seit 1978 sogar um 41.453 (42 %), die der schwer verletzten Kinder in den letzten 30 Jahren um stolze 3.154 (38 %) zurück. Auch wurden seit 2001 um 145 Kinder (63 %) und seit 1978 sogar 1.363 (94 %) weniger Kinder bei Straßenverkehrsunfällen getötet.⁶ Die Gefahr, tödlich zu verunglücken, lag damit 1978 siebzehnmal so hoch wie 2011.⁷ Die Zahlen sind umso bemerkenswerter, als das Verkehrsaufkommen im Vergleichszeitraum stark zugenommen hat und sich Daten von 1978 nur auf die alten Bundesländer, die des Jahres 2011 auf Gesamtdeutschland beziehen.⁸ Gleichwohl liegt Deutschland damit 2010 im europäischen Quervergleich mit neun getöteten Kindern je Million Einwohner gegenüber 18 in 2001 nur im Mittelfeld auf Rang elf hinter Ländern wie Schweden, Großbritannien, Italien und Österreich.⁹

Zu hoffen ist, dass die Entwicklung des letzten Jahres nur ein vorübergehendes Phänomen darstellt. Erfreulicherweise wurden zwar im Vergleich zu 2010 erneut 17,3 % (18) weniger Kinder getötet. Besorgniserregend ist allerdings, dass die Gesamtzahl der verunfallten Kinder erstmals seit vielen Jahren um 2.047 (7,2 %), die der leicht verletzten Kinder um 1.552 (6,4 %) und die der schwer verletzten Kinder um 513 (11,5 %) angestiegen ist.¹⁰

Insgesamt sind trotz dieser positiven Tendenzen¹¹ auch in Zukunft alle Anstrengungen der gesamten Gesellschaft erforderlich, um eine weitere deutliche Reduktion zu erreichen. Immer noch kommt im Jahre 2011 alle 17 Minuten ein Kind im Straßenverkehr zu Schaden, wird jeden vierten Tag ein Kind getötet.¹² 86 getötete Kinder im letzten Jahr sind genau um 86 zu viel!

4 Statistisches Bundesamt, Kinderunfälle im Straßenverkehr 2011, S. 5, www.destatis.de/.../TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/UnfaelleKinder5462405117004.pdf

5 Deutsche Verkehrswacht, Kinderunfälle im Straßenverkehr im Jahr 2011, S. 1, www.verkehrswacht-medien-service.de

6 Zahlen nach Deutsche Verkehrswacht, Kinderunfälle im Straßenverkehr im Jahr 2011, S. 2, www.verkehrswacht-medien-service.de.

7 Statistisches Bundesamt, Kinderunfälle im Straßenverkehr 2011, S. 6, www.destatis.de/.../TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/UnfaelleKinder5462405117004.pdf

8 Statistisches Bundesamt, Kinderunfälle im Straßenverkehr 2011, S. 6, www.destatis.de/.../TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/UnfaelleKinder5462405117004.pdf

9 Statistisches Bundesamt, Kinderunfälle im Straßenverkehr 2011, S. 13 und 35 f., www.destatis.de/.../TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/UnfaelleKinder5462405117004.pdf

10 Deutsche Verkehrswacht, Kinderunfälle im Straßenverkehr im Jahr 2011, S. 1, www.verkehrswacht-medien-service.de.

11 Deutsche Verkehrswacht, Kinderunfälle im Straßenverkehr im Jahr 2011, S. 1, www.verkehrswacht-medien-service.de.

12 Deutsche Verkehrswacht, Kinderunfälle im Straßenverkehr im Jahr 2011, S. 1, www.verkehrswacht-medien-service.de.

Hinter jeder dieser »nackten Zahlen« stehen **persönliche tragische Schicksale**. Speziell Kinderunfälle sind oft von einer besonderen Tragik für das verletzte **Kind und seine Eltern**. Hierzu trägt bei, dass mit 10.353¹³ rund ein Drittel der Kinder als Insassen eines PKW – zumeist dem ihrer Eltern – zu Schaden kamen,¹⁴ die Eltern also quasi Schädiger sind. Die Ursache liegt leider viel zu oft in der unterbliebenen oder nur unzureichenden Sicherung der Kinder im Fahrzeug.¹⁵ Natürlich befinden sich die Eltern, die von einem Tag auf den anderen ein pflegebedürftiges Kind zu versorgen haben, in einer extrem schwierigen psychischen Verfassung, erst recht wenn sie für den Unfall verantwortlich waren. Diese Gesamtsituation erfordert eine über die juristisch korrekte Abwicklung hinausgehende besondere Sensibilität bei der Regulierung der Haftpflichtansprüche des Kindes. Eine wichtige, über eine reine Geldleistung hinausgehende Unterstützung durch »Rat und Tat« kann der Familie über ein an der jeweiligen Situation orientiertes Reha-Management gegeben werden, das heute von den meisten Haftpflichtversicherern angeboten wird.¹⁶

Unter **juristischem Aspekt** wird der »Kinderunfall« in vielerlei Hinsicht diskutiert.¹⁷ Im Vordergrund steht vor allem die Frage, inwieweit Kinder der verschiedenen Altersstufen für ihr Verhalten verantwortlich sind. Dabei geht es um die Einstandspflicht gegenüber dem am Unfall beteiligten Dritten, aber auch um die den eigenen Anspruch reduzierende **(Mit)Haftung des Kindes** nach § 254 BGB, kurzum also sowohl um das Kind als »**Opfer**« wie auch als »**Täter**«. Vielfältige Diskussionen dazu gibt es seit 2002, als das Eintrittsalter für die (Mit) Haftung von Kindern im Straßenverkehr auf das vollendete zehnte Lebensjahr angehoben wurde. Die einen halten eine weitere Erhöhung für sinnvoll,¹⁸ andere denken intensiv darüber nach, wie der bei einem Unfall mit einem Kind »unschuldig« beteiligte

13 Deutsche Verkehrswacht, Kinderunfälle im Straßenverkehr im Jahr 2011, S. 2, www.verkehrswacht-medien-service.de.

14 Deutsche Verkehrswacht, Kinderunfälle im Straßenverkehr 2011, S. 2 www.verkehrswacht-medien-service.de.

15 Studien des Allianz-Zentrums für Technik aus dem Jahr 2010, www.allianzdeutschland.de/presse/news/newS.2010-06-11.html; Details für die Entwicklung seit 2007 Statistisches Bundesamt, Kinderunfälle im Straßenverkehr 2011, S. 38, www.destatis.de/.../Transport-Verkehr/Verkehrsunfaelle/UnfaelleKinder5462405117004.pdf

16 Näher u.a. Lang, FS für G.Müller, Neminem laedere, 2009, S. 79; Lang, NZV, 2008, 19; Lauer, VersR 2008, 1465; vgl. auch Focus, Heft 26/2010, S. 126, Frankfurter Allgemeine Zeitung 21.09.2012, S. 14.

17 Gute Zusammenstellung bei Ernst, Verkehrsrecht Aktuell 2013, 6; vgl. auch Jahnke, VersicherungsForum 2013.

18 Vgl. insbesondere Neuhaus, Vortrag 51. Verkehrsgerichtstag Goslar 2013, noch nicht veröffentlicht.

Autofahrer vor den Folgen der Reform des § 828 Abs. 2 BGB geschützt werden kann.¹⁹ Speziell damit hat sich zuletzt im Januar 2013 der 51. VGT Goslar befasst.²⁰

In sehr engem Zusammenhang mit der Problematik steht die Frage nach dem Umfang der Haftung der Eltern des Kindes gegenüber Dritten wegen **Verletzung ihrer Aufsichtspflicht** nach § 832 BGB, aber auch dem Grad ihrer **Einstandspflicht im Verhältnis zu ihren Kindern** selbst gemäß § 1664 BGB. Von den weiteren wichtigen und vielfältigen Aspekten zu dem »Kinderunfall«²¹ werde ich danach darauf eingehen, inwieweit **Eltern ihr Kind** beim Abschluss eines Abfindungsvergleiches **vertreten** können und ob sich ein **Rechtsanwalt gleichzeitig von einem Elternteil** und dem in dessen Fahrzeug **verletzten Kind mandattieren lassen** darf. Hinzu kommen aktuelle, im Zusammenhang mit der Thematik stehende Fragen zum Übergang des Anspruches nach § 116 SGB X und der Verjährung von Ansprüchen. Zum Abschluss werde ich kurz auf das bei Kindern besonders bedeutsame private Reha-Management eingehen.

II. (Mit) Haftung von Kindern im Straßenverkehr²²

1) (Mit) Haftung bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr (§ 828 Abs. 2 BGB)

Mit dem zum 1.8.2002 in Kraft getretenen Zweiten Schadenersatzrechtsänderungsgesetz hat der Gesetzgeber auf die besondere Schutzbedürftigkeit der Kinder, die das zehnte Lebensjahr noch nicht vollendet haben, reagiert und ihre Rechtsposition im Straßenverkehr deutlich verbessert.²³ Die (Mit) **Haftungsgrenze** bei Unfällen wurde in **§ 828 Abs. 2 BGB** um drei Jahre auf das **vollendete zehnte Lebensjahr angehoben**. Damit reagiert der Gesetzgeber auf wissenschaftlichen Erkenntnisse, wonach Kinder dieser Altersgruppe besonders gefährdet sind, da sie entwicklungsbedingt vor allem Probleme dabei haben, Entfernungen und Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen.²⁴ Die Privilegierung gilt allerdings nur für Unfälle im **motorisierten Straßenverkehr**, wo sie in besonderem Maße überfordert sind, nicht also z.B. wenn das Kind von einem Fahrrad verletzt wird oder bei einem Sportunfall.

19 Vgl. insbesondere Kuhn, Vortrag 51. Verkehrsgerichtstag Goslar 2013, noch nicht veröffentlicht.

20 Empfehlungen VGT 2013 unter www.deutsche-verkehrsakademie.de/...

21 Übersicht bei Ernst, Verkehrsrecht aktuell 2013, 6.

22 Näher Lang, Sonderheft zum 75. Geburtstag von H. Lemcke RuS. 2011, 63; Jahnke/Thinnes-Wiehofsky, Unfälle mit Kindern und Arzthaftung bei Geburtsschäden, 2013, § 2 Rn. 53 ff.; Huber, NZV 2013, 7.

23 Dazu u.a. Lang/Stahl/Suchomel, NZV 2003, 441; Lemcke, zFS. 2002, 318; G.Müller, zFS. 2003, 1; Lemcke in van Bühren (Hrsg.) Anwalts-Handbuch Verkehrsrecht, Teil 2, Rn. 393.

24 Vgl. u.a. Limbourg, 39. Deutscher Verkehrsgerichtstag Goslar 2001, 39 ff.; Neuhaus, 29. Verkehrsgerichtstag Goslar 1991, 72 ff.; Scheffen, ZRP 2001, 380.

Eine (Mit) Haftung des Kindes bleibt auch bestehen, wenn es sich vorsätzlich verhalten hat.

Der **BGH** hat sich in den letzten Jahren vielfach mit der Reichweite der Privilegierung von Kindern nach § 828 Abs. 2 BGB n.F. beschäftigt. Aufgrund der von ihm getroffenen Aussagen steht nun fest, dass sie bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr für ihr Verhalten im motorisierten Straßenverkehr **nur höchst ausnahmsweise haften**. Für die Praxis ist erfreulich, dass der VI. Zivilsenat nun zu einer zuvor kontrovers diskutierten Frage Klarheit geschaffen hat. Offenbar geht auch der BGH davon aus, dass es zu der Thematik nichts mehr Grundsätzliches zu sagen gibt. Das zeigt sich daran, dass er zuletzt per Beschluss nach § 552a ZPO entschieden hat.²⁵ In den entschiedenen Fällen ging es zwar ausnahmslos um die Haftung von Kindern dieser Altersgruppe für von ihnen verursachte Schäden an Fahrzeugen Dritter, der VI. Zivilsenat betont jedoch immer wieder,²⁶ dass seine Aussagen gleichermaßen im Rahmen des § 254 BGB für die Frage der Mithaftung von Kindern als Unfallopfer gelten.²⁷

Zunächst hatte der BGH über mehrere etwas **untypische Fälle** zu entscheiden, in denen Kinder von unter 10 Jahren mit ihren Kickboards bzw. Fahrrädern gegen ordnungsgemäß geparkte PKW prallten und diese beschädigten. Der VI. Zivilsenat hat für die Konstellationen eine **teleologische Reduktion** des § 828 Abs. 2 BGB vorgenommen und letztlich die Haftung der Kinder bejaht.²⁸ Eigentlich entgegen dem gesetzlichen Wortlaut begründet er das damit, dass abgestellte Fahrzeuge kein verkehrsspezifisches Hindernis darstellen, sich somit also bei der Kollision keine typische Gefahr des Straßenverkehrs realisiert. Sie sind vielmehr beliebig gegen andere Hindernisse wie z.B. Laternenmasten oder Pfosten austauschbar.²⁹ Es wäre unverständlich, eine unterschiedliche Haftungsbeurteilung dazu vorzunehmen. Die Haftung des Kindes wäre bei der Kollision mit einem ordnungsgemäß abgestellten PKW – da »Unfall mit einem Kraftfahrzeug« – nach § 828 Abs. 2 BGB per se ausgeschlossen, nicht hingegen z.B. bei einem Aufprall auf einem Laternenpfahl oder eine Mülltone.

In mehreren **späteren Entscheidungen** hat der BGH dann immer wieder den **Grundsatz des § 828 Abs. 2 BGB** betont und den Ausnahmecharakter seiner

25 BGH, Beschl. v. 11.03.2008 – VI ZR 75/07 – VersR 2008, 701; so Lang, jurisPR-VerkR 10/2008, Anm. 1.

26 So bereits in BGH, Urt. v. 30.11.2004 – VI ZR 335/03 – NJW 2005, 354; BGH, Urt. v. 30.11.2004 – VI ZR 365/03 – NJW 2005, 365.

27 Einzige obergerichtliche Entscheidung zu der Konstellation – soweit ersichtlich – OLG Köln, Urt.v. 02.04.2007 – 24 W 13/07 – Juris.

28 BGH, Urt.v. 30.11.2004 – VI ZR 335/03 – NJW 2005, 354; BGH, Urt. v. 30.11.2004 – VI ZR 365/03 – NJW 2005, 365; BGH, Urt. v. 21.12.2004 – VI ZR 276/03 – NJW-RR 2005, 327.

29 Ebenso Diehl, DAR 2007, 451; a.A. Hernig/Schwab, SVR 2007, 341; Lehmacher, Aktuelle Probleme beim Regress des Sozialversicherungsträgers, MWV 2009, S. 20.

vorherigen Entscheidungen unterstrichen. So hat er eine Überforderungssituation im motorisierten Straßenverkehr bei einem achtjährigen Jungen bejaht, der mit seinem Fahrrad bei einem Abbiegevorgang gegen einen an der Einmündung einer Straße verkehrsbedingt anhaltenden PKW prallte.³⁰ Eine Haftung verneinte er auch bei einem Kind dieser Altersgruppe, dessen führungloses Rad vom Bürgersteig gegen ein entgegenkommendes Auto rollte³¹ bzw. dessen Fahrrad gegen die geöffnete hintere Tür eines behindernd am Fahrbahnrand abgestellten Fahrzeugs stieß.³² Bejaht hat der VI. Zivilsenat die Voraussetzungen des § 828 Abs. 2 BGB n.F. schließlich bei einem neunjährigen Jungen, der mit dem Fahrrad den Gehweg befuhr und gegen einen auf dem Parkplatz der örtlichen Realschule stehenden PKW prallte.³³ In dieser Entscheidung ist vor allem die Aussage wichtig, dass es nach den allgemeinen Beweislastgrundsätzen dem geschädigten Autofahrer obliegt, das Fehlen einer Überforderungssituation des Kindes darzulegen. Da ihm das kaum gelingen wird, führt das, so dogmatisch richtig es angesichts des Regel- Ausnahmeverhältnisses in § 828 Abs. 2 BGB auch ist, fast zwangsläufig zum Ausschluss der Einstandspflicht des Kindes.

Die **Entscheidungen des BGH** ergänzen sich aus meiner Sicht **systematisch** zu einem in sich **schlüssigen Ganzen**.³⁴ Eventuell entstandene Irritationen sind darauf zurückzuführen, dass der VI. Zivilsenat zunächst über eine Ausnahmekonstellation, nicht also den Regelfall zu § 828 Abs. 2 BGB zu entscheiden hatte. Wenig überzeugend ist die teilweise vertretene Gegenmeinung, der BGH habe seine Rechtsprechung immer weiter zurückgefahren und schließlich ganz aufgegeben.³⁵ Die Diskussion darüber ist aus Sicht der Praxis ohnehin rein dogmatischer Natur, da »so oder so« klar ist, dass Kinder unter zehn Jahren im motorisierten Straßenverkehr quasi immer überfordert sind, also nur in extremen Ausnahmefällen (mit) haften.³⁶ Diese »Baustelle« im Bereich der Kinderunfälle ist damit definitiv geschlossen, zumal auch die **Instanzen** der vom BGH vorgegebenen Linie in vollem Umfang folgen.³⁷

30 BGH, Urt. v. 17.04.2007 – VI ZR 109/06 – VersR 2007, 855.

31 BGH, Urt. v. 16.10.2007 – VI ZR 42/07 – VersR 2007, 1669; dazu Lang, jurisPR-VerkR 1/2008, Anm. 2.

32 BGH, Beschl. v. 11.03.2008 – VI ZR 75/07 – VersR 2008, 701; dazu Lang, jurisPR-VerkR 10/2008, Anm. 1.

33 BGH, Urt. v. 30.06.2009 – VI ZR 310/08 – VersR 2009, 1136; dazu näher u.a. Lang, jurisPR-VerkR 18/2009, Anm. 1; Ebert, jurisPR-BGHZivilR 16/2009, Anm. 4.

34 Lang, Sonderheft zum 75. Geburtstag von H. Lemcke, RuS. 2011, 63; Lang, jurisPR-VerkR 18/2009, Anm. 1; Heß/Burmann, NJW-Spezial 2009, 538.

35 So Ebert, jurisPR-BGHZivilR 16/2009, Anm. 4; Lehmacher, Aktuelle Probleme beim Regress des Sozialversicherungsträgers, MWV 2009, S. 20.

36 Ebenso Heß/Burmann, NJW-Spezial 2009, 538; Ebert, jurisPR-BGHZivilR 16/2009, Anm. 4; Lang, jurisPR-VerkR 18/2009, Anm. 1.

37 Vgl. nur LG Saarbrücken, Urt. v. 20.11.2009 – 13 S. 133/09 – NZV 2020, 130; dazu Lang, jurisPR-VerkR 2/2010, Anm. 3

Die vom Gesetzgeber gewollte Privilegierung von Kindern bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr in § 828 Abs. 2 BGB ist angesichts des immer dynamischeren motorisierten Straßenverkehrs gesellschaftspolitisch sicherlich richtig. Klar sein muss man sich allerdings darüber, dass davon **spiegelbildlich** diejenigen **Fahrer und Halter von Kraftfahrzeugen negativ betroffen** werden, die einen Unfall mit einem Kind dieses Alters haben. Selbst wenn sie sich völlig verkehrsgerecht verhalten haben, können sie sich nach § 7 Abs. 2 StVG nicht mehr wegen eines »unabwendbaren Ereignisses«, sondern nur noch bei »höherer Gewalt« entlasten, die nur in den seltensten Fällen gegeben sein wird. Für den Autofahrer kann das ggf. sogar **existenzbedrohend** sein, wenn er nämlich z.B. einem Kind ausweicht, gegen einen Baum fährt und dabei schwer verletzt wird. Da das Kind wegen der Privilegierung in § 828 Abs. 2 BGB nicht haftet, hat er **keine zivilrechtlichen Ansprüche**. Nicht nur für den juristischen Laien insoweit eine schwer vermittelbare Rechtslage.

2) (Mit) Haftung zwischen zehn und achtzehn Jahren (§ 828 Abs. 3 BGB)

Während die Frage der Verantwortlichkeit von Kindern bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr im motorisierten Straßenverkehr geklärt ist, wird über die (Mit)Haftung von Kindern oberhalb der Grenze der Deliktstfähigkeit unverändert diskutiert.³⁸ Bei Unfällen im Bereich des motorisierten Straßenverkehrs geht es dabei um die Altersgruppe der Zehn- bis Achtzehnjährigen, ansonsten – z.B. bei einer Kollision zweier Radfahrer oder bei einem Sportunfall – um die Kinder zwischen sieben und achtzehn Jahren. Die **gesetzliche Regelung** regelt ihre (Mit) Haftung wie folgt:³⁹

- Das Kind muss nach **§ 828 Abs. 3 BGB** die Fähigkeit haben, die **Tragweite seines Tuns einzusehen**, intellektuell also in der Lage sein, die Gefährlichkeit seines Verhaltens zu erkennen. Ob das der Fall ist, muss individuell anhand des konkreten Entwicklungsstandes des jeweiligen Kindes beurteilt werden.⁴⁰ Anders als im Strafrecht kommt es nicht darauf an, ob es auch in der Lage war, sich entsprechend dieser Einsicht zu verhalten. Maßstab dabei ist ein normal entwickeltes Kind gleichen Alters, wobei sämtliche altersspezifischen Umstände, wie z.B. Spieltrieb und Impulsivität, zu berücksichtigen sind.⁴¹

38 Dazu Lang, Sonderheft zum 75. Geburtstag von H. Lemecke, RuS. 2011, 63; Lang, RuS. 2011, 409; Singer, Recht genau – liber amicorum, FS für J. Prölss zum 70. Geburtstag, 2009, S. 191 ff.; Lehmann, Aktuelle Probleme beim Regress des Sozialversicherungsträgers, MWV-Seminar 2009, S. 42; Jahnke/Thinesse-Wiehofsky, Unfälle mit Kindern und Arzthaftung bei Geburtsschäden, 2013, § 2 Rn. 98 ff.; Doerr, MDR 2012, 503; Huber, NZV 2013, 6.

39 Näher Jahnke/Thinesse-Wiehofsky, Unfälle mit Kindern und Arzthaftung bei Geburtsschäden, 2013, § 2 Rn. 101 ff.

40 BGH, Urt. v. 28.02.1984 – VI ZR 132/84 – VersR 1984, 641.

41 OLG Frankfurt, Urt. v. 12.09.2007 – 14 U 149/07 – SP 2008, 177.

- Das Kind muss sich **schuldhaft**, also vorsätzlich oder fahrlässig i.S.d. **§ 276 BGB** verhalten haben. Hierauf ist ein objektiver Maßstab anzulegen, entscheidend abzustellen ist auf die Verstandesreife der jeweiligen Altersgruppe. Von der Rechtsprechung wurde dafür der Begriff der sog. »**Gruppenfahrlässigkeit**« entwickelt.⁴²

Grundsätzlich ist die (Mit) Haftung von Kindern dieser Altersgruppe nach § 828 Abs. 3 BGB nicht ausgeschlossen. Kommt es zu einer Abwägung der Verursachungsanteile der an dem Unfall Beteiligten, kann die **Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs** demnach zwar vom Grundsatz **hinter einem schweren Verschulden des Kindes zurücktreten**,⁴³ so dass der Autofahrer dann nicht haftet. Voraussetzung dafür ist allerdings ein im Quervergleich zu anderen Kindern der Altersgruppe subjektiv besonders vorwerfbares Verhalten des Kindes.⁴⁴ Nach der ständigen Rechtsprechung des BGH ist hierbei das **Verschulden eines Kindes** bei identischem Fehlverhalten prinzipiell **geringer zu bewerten als bei einem Erwachsenen**.⁴⁵

Aktuell wird in dem Zusammenhang in Rechtsprechung und Literatur kontrovers darüber diskutiert, ob sich die Anhebung der Haftungsgrenze in § 828 Abs. 2 BGB mittelbar auf die Einstandspflicht von Kindern auswirkt, die das zehnte Lebensjahr geringfügig überschritten haben. Sie weisen, wie Neuhaus bei dem 51. VGT Goslar 2013⁴⁶ nochmals – wie bereits beim 29. VGT 1991⁴⁷ – und Limbourg bei dem 39. VGT Goslar 2001⁴⁸ – eindrucksvoll dargelegt haben, in ihrer Entwicklung naturgemäß **immer noch erhebliche Verhaltensdefizite** speziell auch im motorisierten Straßenverkehr auf, die sich nicht »qua Knopfdruck« mit der Erreichung des zehnten Lebensjahres erledigt haben.⁴⁹ Bei Kindern entwickeln sich die **Fähigkeiten erst sukzessive »Schritt für Schritt«**,⁵⁰ wobei zwischen den einzelnen Kindern natürlich erhebliche Unterschiede bestehen. Als grundsätzliche »**Faustregel**« gilt, dass sie als **Fußgänger** erst mit **acht bis zwölf Jahren** mit den Gefahren des Straßenverkehrs angemessen umgehen können. Als Radfahrer ist das

42 BGH, Urt. v. 28.02.1984 – VI ZR 132/84 – VersR 1984, 641; Berz/Burmann-Burmann/Heß, Handbuch des Straßenverkehrsrechts, 30 Erg.lfg. 2012, Kap. 3 B, Rn. 64.

43 BGH, Beschl. v. 30.05.2006 – VI ZR 184/05 – Juris; Jahnke/Thinesse-Wiehofsky, Unfälle mit Kindern und Arzthaftung bei Geburtsschäden, 2013, § 2 Rn. 115.

44 BGH, Urt. v. 13.02.1990 – VI ZR VI ZR 128/89 – VersR 1990, 535.

45 BGH, Urt. v. 18.11.2003 – VI ZR 31/02 – VersR 2004, 392.

46 Neuhaus, Dokumentation 51. Verkehrsgerichtstag Goslar 2013, s.u. S. 91 ff.

47 Neuhaus, 29. Verkehrsgerichtstag Goslar 1991, 72 ff.

48 Limbourg, 39. Deutscher Verkehrsgerichtstag Goslar 2001, 39 ff.

49 Neuhaus, Dokumentation 51. Verkehrsgerichtstag Goslar 2013, s.u. S. 91 ff.

50 Neuhaus, Dokumentation 51. Verkehrsgerichtstag Goslar 2013, s.u. S. 91 ff.; Neuhaus, 29. Verkehrsgerichtstag Goslar 1991, 78; Limbourg, 39. Deutscher Verkehrsgerichtstag Goslar 2001, 40.

entwicklungsbedingt sogar erst mit dreizehn bis fünfzehn Jahren der Fall.⁵¹ Zuvor sind auch sie immer noch nicht in der Lage, Geschwindigkeiten und Entfernungen richtig zu beurteilen, sei es die eigene oder die von anderen Verkehrsteilnehmern.⁵² Die in der Vorschule und der Schule stattfindende Verkehrserziehung vermittelt ihnen zwar wichtige Kenntnisse zum Verhalten im Straßenverkehr, gleichwohl kann aber nicht davon ausgegangen werden, dass sich Kinder mit knapp über zehn Jahren auch tatsächlich entsprechend dem Erlernten verhalten.⁵³ Es handelt sich eben um Kinder, nicht um »kleine Erwachsene«.

Sicher, sie sind im Vergleich zu den in § 828 Abs. 2 BGB Privilegierten älter und haben aufgrund ihrer Erfahrungen gerade hinsichtlich der Gefährlichkeit des Straßenverkehrs mehr Erkenntnisse. Die entwicklungsbedingten Defizite haben sich gleichwohl längst noch nicht erledigt. Hinzu kommt, dass sich die Kinder dieses Alters gerade in der **Pubertät** befinden, die entwicklungspsychologisch von irrationalem Denken und Handeln geprägt ist.⁵⁴ Typisch dafür ist eine »Allergisierung« gegen Bevormundung, der mit Konflikten verbundene Ablösungsprozess von den Eltern, aber auch die zunehmenden Selbstzweifel, Minderwertigkeitsgefühle und der kompensatorische »unbesonnene Wagemut«.⁵⁵ Hinzu kommt die sich gerade in diesem Alter massiv auswirkende Reizüberflutung und die Auswirkungen des gestiegenen Leistungsdrucks in der Schule.⁵⁶ Zusammen mit den durch **plötzliche Wachstumsschübe** bedingten oft unkoordinierten Bewegungsabläufen, ergibt sich speziell bei Jugendlichen im Alter zwischen 10 und 14 ein Gesamtbild, das von dem eines rational handelnden, im Straßenverkehr **erfahrenen Erwachsenen weit entfernt** ist.⁵⁷

Vor dem Hintergrund der noch vorhandenen Defizite stellt sich die für die Praxis wichtige Frage, ob es richtig sein kann, einem Kind, das z.B. erst **vor wenigen Tagen zehn Jahre** geworden ist, die **volle Verantwortung für einen Unfall** aufzuerlegen. Immerhin hätte es **wenige Tage zuvor** wegen § 828 Abs. 2 BGB noch **überhaupt nicht gehaftet**. Mit anderen Worten: Kann ein kindliches bzw.

51 Limbourg, 39. Deutscher Verkehrsgerichtstag Goslar 2001, 45; vgl. dazu auch OLG Saarbrücken, Urt. v. 29.11.2011 – 4 U 3/11 – Juris.

52 Limbourg, 39. Deutscher Verkehrsgerichtstag Goslar 2001; Neuhaus, 29. Verkehrsgerichtstag Goslar 1991, 80.

53 Neuhaus, Dokumentation 51. Verkehrsgerichtstag Goslar 2013, s.u. S. 91 ff.

54 Neuhaus, Dokumentation 51. Verkehrsgerichtstag Goslar 2013, s.u. S. 91 ff.

55 Neuhaus, Dokumentation 51. Verkehrsgerichtstag Goslar 2013, s.u. S. 91 ff.; Neuhaus, Vortrag bei der Tagung der Regressreferenten der gesetzlichen Unfallversicherungsträger, 17./18.09.2009.

56 Neuhaus, Vortrag 51. Verkehrsgerichtstag Goslar 2013, noch nicht veröffentlicht; Neuhaus, 29. Verkehrsgerichtstag Goslar 1991, 82; Pfeiffer, Die Pisa-Verlierer – Opfer ihres Medienkonsums, 200; Spitzer, Digitale Demenz, 2012.

57 Neuhaus, Dokumentation 51. Verkehrsgerichtstag Goslar 2013, s.u. S. 91 ff.

jugendliches Verhalten eines Kindes von knapp über zehn Jahren vom Grundsatz her so gravierend sein, um seine volle Einstandspflicht zu begründen? Auch hierbei geht es sowohl um die (Mit) Haftung des Kindes als »Opfer«, wie auch als »Täter«. ⁵⁸ Die Problematik stellt sich in der ersten Konstellation in gleichem Maße für die persönlichen Ansprüche des Kindes wie für den Regress von Drittleistungsträgern, speziell von Sozialversicherungsträgern nach § 116 SGB X.

Eine Reihe von **Instanzengerichten** ⁵⁹ und Teile der **Literatur** ⁶⁰ orientiert sich bei diesem Thema unverändert an den vor der Anhebung der Haftungsgrenze für kleine Kinder, also nach **»alter Rechtslage«, geltenden Maßstäben.** ⁶¹ Ohne die neueren wissenschaftlichen Erkenntnisse zu berücksichtigen, wonach Kinder von knapp über zehn Jahren in ihrem Verhalten immer noch erhebliche Defizite im Straßenverkehr haben, nimmt eine erstaunlich hohe Anzahl von Entscheidungen bei **Kindern zwischen zehn und zwölf Jahre eine volle Haftung** zu deren Lasten an. Zur Begründung wird ausgeführt, § 828 Abs. 2 BGB beinhalte eben nach dem Willen des Gesetzgebers eine **»starre« Stichtagsreglung.** Auch könne von Kindern diesen Alters erwartet werden, dass sie die Verhaltensregeln des Straßenverkehrs kennen und beachten. ⁶² Hierzu zwei Beispiele:

- Das **OLG Hamm** hat in seinem Urt. vom **13. Juli 2009** ⁶³ die 100 %-ige Verantwortlichkeit eines Jungen angenommen, der gerade sieben Tage nach

58 In soweit gleiche Situation, wie bei Kindern unter 10 Jahren, vgl. dazu schon BGH, Urt. v. 30.11.2004 – VI ZR 335/03 – NJW 2005, 354; BGH, Urt. v. 30.11.2004 – VI ZR 365/03 – NJW 2005, 365.

59 OLG Hamm, Urt. v. 13.07.2009 – 13 U 179/08 – RuS. 2010, 299, Nichtannahme der Revision durch den BGH, Beschl. v. 09.03.2010 – VI ZR 296/09 – nicht veröffentlicht; OLG Nürnberg, Urt. v. 14.07.2005 – 13 U 901/05 – VersR 2006, 1513, Nichtannahme der Revision durch den BGH, Beschl. v. 30.05.2006 – VI ZR 184/05 – Juris; OLG Frankfurt, Urt. v. 12.09.2007 – 14 U 149/07 – SP 2008, 177; OLG Oldenburg, Beschl. v. 1.09.2005 – 6 U 48/05 – nicht veröffentlicht; OLG Oldenburg, Urt. v. 26.06.2008 – 1 U 80/07 – nicht veröffentlicht; LG Köln, Beschl. v. 26.2.2010 – 2 O 576/09 – SP 2010, 353; LG Hamburg, Urt. v. 18.12.2009 – 331 O 163/07 – Juris; LG Stade, Beschl. v. 14.07.2008 – 2 S. 59/08 – nicht veröffentlicht; LG Bielefeld, Urt. v. 27.04.2004 – 20 S. 7/04 – NZV 2004, 465; LG Koblenz, Urt. v. 11.12.2004 – 12 S. 159/04 – DAR 2005, 94; AG Wismar, Urt. v. 09.11.2005 – 12 C 298/05 – SP 2006, 90; AG Nordhorn, Urt. v. 13.11.2003 – 3 C 1039/03 – DAR 2004, 98; zuletzt auch OLG Naumburg, Beschl. v. 09.01.2013 – 10 U 22/12 – nicht veröffentlicht.

60 Jahnke/Thinesse-Wiehofsky, Unfälle mit Kindern und Arzthaftung bei Geburtsschäden, 2013, § 2 Rn. 111 f.; Balke, SVR 2012, 462.

61 Aus der früheren Rechtsprechung vgl. exemplarisch BGH, Urt. v. 28.02.1984 – VI ZR 132/82 – NJW 1984, 1958; BGH, Urt. v. 23.02.1988 – VI ZR 151/87 – VersR 1988, 800; OLG Oldenburg, Urt. v. 26.09.1997 – 6 U 136/97 – VersR 1998, 1004; OLG Hamm, Urt. v. 24.06.1985 – 13 U 252/84 – VersR 1986, 557.

62 Jahnke/Thinesse-Wiehofsky, Unfälle mit Kindern und Arzthaftung bei Geburtsschäden, 2013, § 2 Rn. 112; Balke, SVR 2012, 462; Heß/Burmann, NJW-Spezial 2010, 458.

63 OLG Hamm, Urt. v. 13.07.2009 – 13 U 179/08 – RuS. 2010, 299, Nichtannahme der Revision durch den BGH, Beschl. v. 09.03.2010 – VI ZR 296/09 – nicht veröffentlicht.

Vollendung des zehnten Lebensjahres schwer verunfallte. Er wurde von einem ordnungsgemäß fahrenden PKW erfaßt, als er die Straße überqueren wollte und dabei hinter einem an einer Ampel zum Stehen gekommenen LKW auf die ihm nächstgelegene Fahrbahn rannte. Zur Begründung führt das Gericht aus, das Kraftfahrzeug hafte grundsätzlich aus seiner Betriebsgefahr, im Rahmen der Abwägung der Verursachungsbeiträge nach §§ 9 StVG, 254 BGB trete diese aber aufgrund des schweren Sorgfaltsverstößes des Kindes zurück. Das (Mit)Verschulden von Kindern des Alters sei zwar i.d.R. niedriger zu bewerten als bei Erwachsenen, es sei aber nicht einzusehen, dass sie nicht für einen Verstoß gegen essentielle Grundregeln des Straßenverkehrs eintreten sollten. Es sei unbillig, eine (Mit)Haftung des motorisierten Beteiligten anzunehmen, da er den Unfall nicht habe vermeiden können.

- Das **OLG Nürnberg** nimmt in seiner Entscheidung vom **14. Juli 2005**⁶⁴ eine volle Haftung eines am Unfalltag zwölfjährig alten Jungen an. Dieser befuhr mit seinem Fahrrad eine abschüssige Straße. Beim Abbiegen schnitt er aufgrund überhöhter Geschwindigkeit die Kurve und prallte gegen den PKW des Beklagten, der sich der Kreuzungseinmündung ordnungsgemäß mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h näherte.

Ohne immer exakt zwischen der Einsichtsfähigkeit i.S.d. § 828 Abs. 3 BGB und dem Verschulden der Kinder nach § 276 BGB zu differenzieren, **begründen** diese Gerichte ihr **Ergebnis** durchweg wie folgt: Das beteiligte Kraftfahrzeug hafte zwar grundsätzlich aus seiner Betriebsgefahr, da keine höhere Gewalt nach § 7 Abs. 2 StVG gegeben sei. Auch die Eintrittspflicht des Kindes sei nicht ausgeschlossen, denn die Privilegierung des § 828 Abs. 2 BGB n.F. gelte nur für Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr. Im Rahmen der somit vorzunehmenden Abwägung der Verursachungsbeiträge nach §§ 9 StVG, 254 BGB könne die **Betriebsgefahr eines Kraftfahrzeugs** hinter einem schweren Sorgfaltsverstoß des Kindes **zurücktreten**, dessen alleinige Haftung sei also nicht ausgeschlossen. Das müsse in den entschiedenen Sachverhalten angenommen werden. Auch wenn das (Mit) Verschulden von Kindern dieses Alters i.d.R. niedriger zu bewerten sei als bei Erwachsenen, könne nicht eingesehen werden, dass sie für ihr objektiv und subjektiv **erhebliches Verschulden nicht in vollem Umfang eintreten** sollten. Es sei unbillig, eine (teilweise) Einstandspflicht der beteiligten **Autofahrer** anzunehmen, da für sie der jeweilige Unfall **nicht zu vermeiden** gewesen sei. Ein solch schweres Verschulden der Kinder liege bei Verstößen gegen essentielle Grundregeln

64 OLG Nürnberg, Urt. v. 14.07.2005 – 13 U 901/05 – VersR 2006, 1513, Nichtannahme der Revision durch den BGH, Beschl. v. 30.05.2006 – VI ZR 184/05 – Juris.

des Straßenverkehrs vor. Da sie im Rahmen der Verkehrserziehung geschult würden, sei auch die Einsichtsfähigkeit der Kinder nach § 828 Abs. 3 BGB gegeben.

Diese Sichtweise löst bei mir hinsichtlich der ausgeurteilten vollen Haftung der Kinder Unbehagen und **grundsätzliche Fragen** aus.⁶⁵ Kann es denn vom Ergebnis her richtig sein, dass ein Kind noch einen Tag vor Vollendung des zehnten Lebensjahres im motorisierten Straßenverkehr überhaupt nicht haftet, zwei Tage später aber in vollem Umfang für exakt das gleiche Verhalten einstehen muss? Das ist sowohl unter entwicklungspsychologischem, wie auch unter juristischem Aspekt problematisch, erst recht, wenn zur **Einsichtsfähigkeit des Kindes kein Sachverständigengutachten** eingeholt wurde.⁶⁶ Auch wenn die betroffenen Interessen des anderen, im Regelfall erwachsenen Unfallbeteiligten sicherlich zu beachten sind, bestehen **gegen die Annahme einer alleinigen Haftung von Kindern, die gerade das zehnte Lebensjahr erfüllt haben**, nach der hier vertretenen Auffassung **Bedenken**. Es trifft zwar zu, dass von Kindern dieses Alters erwartet wird, dass sie die essentiellen Regeln des Straßenverkehrs beherrschen, allerdings nicht »von heute auf morgen«, sondern erst sukzessive im Zuge ihrer Entwicklung. Den jeweils noch vorhandenen **kindlichen Defiziten** ist deswegen im Rahmen der Haftungsabwägung **Rechnung zu tragen**.⁶⁷

Besonders plakativ zeigt sich die gesamte Problematik anhand des dargestellten Urteils des OLG Nürnberg vom 14. Juli 2005,⁶⁸ aber auch einer Entscheidung des AG Wismar vom 9. November 2005.⁶⁹ Die ihnen zugrunde liegenden Sachverhalte sind – sieht man vom Alter der Kinder ab – absolut vergleichbar mit demjenigen, über den der BGH am 17. April 2007 zu § 828 Abs. 2 BGB entscheiden hatte. Es ging jeweils um Kinder, die offensichtlich Entfernungen und Geschwindigkeiten falsch eingeschätzt haben, mit dem Fahrrad falsch abgebogen und hierdurch mit Autos kollidiert sind. Bei dem neunjährigen Kind hat der BGH richtigerweise einen Haftungsausschluss zugunsten des Kindes angenommen. Das OLG Nürnberg und das AG Wismar bejahen hingegen eine volle Einstandspflicht der Kinder, die mit zehn bzw. zwölf Jahren nur geringfügig älter waren. Eine Diskrepanz, die Fragen aufwirft.

65 Lang, Sonderheft zum 75. Geburtstag von H. Lemcke, RuS. 2011, 63.

66 Kritisch auch Huber, NZV 2013, 6.

67 Ebenso Doerr, MDR 2012, 505; Staudinger-Oechsler, BGB, Neubearb. 2009, § 828 Rn. 45.

68 OLG Nürnberg, Urt. v. 14.07.2005 – 13 U 901/05 – VersR 2006, 1513, Nichtannahme der Revision durch den BGH, Beschl. v. 30.05.2006 – VI ZR 184/05 – Juris.

69 AG Wismar, Urt. v. 09.11.2005 – 12 C 298/05 – SP 2006, 90.

Die hier vertretene Auffassung wird von einer Reihe von **Instanzgerichten**⁷⁰ und Teilen der **Literatur**⁷¹ geteilt, die eine **volle Verantwortung** von Kindern, die gerade zehn Jahre alt geworden sind, **für unrichtig** oder – wie der **Verfassungsgerichtshof Berlin** in seinem Beschl. v. **14. Dezember 2009**⁷² – sogar für **verfassungsrechtlich bedenklich** erachten. Er führt darin aus, dass die Gerichte wegen des allgemeinen Persönlichkeitsrechtes aus Art. 2 Abs. 1, Art. 1 Abs. 1 GG verpflichtet sind, eine Begrenzung der Haftung von Minderjährigen besonders intensiv zu prüfen. Er sieht einen Beschluss des KG⁷³ als verfassungswidrig an. Der von einem zwölfjährigen Mädchen nicht angeleint ausgeführte Pudel einer Nachbarin sprang dabei einem Radfahrer ins Vorderrad. Gegen die volle Haftung des Kindes argumentiert der Verfassungsgerichtshof, eine unbegrenzte zivilrechtliche Haftung von Kindern begegne verfassungsrechtlichen Bedenken, weil ihnen dadurch finanzielle Verpflichtungen ggf. in unvertretbar hohem Maße auferlegt würden. Die gleiche Auffassung vertritt Singer.⁷⁴ nach dessen Überzeugung die Haftung von Kindern stets im Lichte der jeweiligen entwicklungsbedingten Defizite zu sehen ist. Eine Haftung ist demnach vom Grundsatz umso eher zu verneinen bzw. niedriger anzusetzen, je näher das Alter des Kindes an der Grenze des § 828 Abs. 2 BGB liegt, je stärker also das den Unfall verursachende Verhalten von kindlichen Defiziten geprägt ist.

70 OLG Karlsruhe, Urt. v. 20.06.2012 – 13 U 42/12 – Juris; OLG Saarbrücken, Urt. v. 24.04.2012 – 4 U 131/11 – Juris; OLG Saarbrücken, Urt. v. 29.11.2011 – 4 U 3/11 – Juris; VerfGH Berlin, Beschl. v. 14.12.2009 – 31/09 – Juris; LG Kleve, Urt. v. 16.04.2010 – 5 S. 135/09 – Juris; LG Aachen, Urt. v. 11.08.2011 – 2 S. 198/11 – SP 2012, 146; AG Halle, Urt. v. 24.01.2013 – 93 C 4615 – Juris; vom Grundsatz auch OLG Koblenz, Urt. v. 03.12.2012 – 12 U 1472/11 – Juris; beachtenswert OLG Celle, Beschl. v. 08.06.2011 – 14 W 13/11 – Juris, dazu Lang, jurisPR-VerkR 20/2011 Anm. 1: Der Senat grenzt sich gegenüber OLG Hamm, Urt. v. 13.07.2009 – 13 U 179/08 – RuS. 2010, 299 ab, kommt aber angesichts eines extrem schweren Verstoßes des 11-jährigen Geschädigten (Überqueren einer außerörtlichen Straße nach Aussteigen aus dem PKW der Mutter) letztlich zu einer vollen Haftung des Kindes.

71 Huber, NZV 2013, 6; Doerr, MDR 2012, 505; Staudinger-Oechsler, BGB, Neubearb. 2009, § 828 Rn. 45; Singer, Recht genau – liber amicorum, FS für J. Prölss zum 70. Geburtstag, 2009, S. 191 ff.; Lehmacher, Aktuelle Probleme beim Regress des Sozialversicherungsträgers, MWV-Seminar 2009; ebenso Neuhaus, Vortrag bei der Tagung der Regressreferenten der gesetzlichen Unfallversicherungsträger, 17./18.09.2009 unter entwicklungspsychologischem Aspekt.

72 VerfGH Berlin, Beschl. v. 14.12.2009 – 31/09 – Juris; vgl. aber auch BVerfG, Beschl. v. 13.08.1998 – BvL 25/96 – VersR 1998, 1289 zur alten Rechtslage.

73 KG, Beschl. v. 29.12.2008 – 22 U 43/08 – nicht veröffentlicht.

74 Singer, Recht genau – liber amicorum, FS für J. Prölss zum 70. Geburtstag, 2009, S. 191 ff.

Auch hierzu drei (überzeugende) **Beispiele aus der Rechtsprechung**:

- Das **OLG Karlsruhe** stellt in seinem Urt. vom **20. Juni 2012**⁷⁵ bei einem zehn Jahre und neun Monate alten Mädchen, das zusammen mit einer Freundin aus einer Gruppe von Schülern heraustrat, zwischen an einer Ampel stehenden Autos die Straße betrat und dabei von einem in der Gegenrichtung fahrenden PKW erfasst wurde, zwar einen schweren Verkehrsverstoß fest. Der Senat verneint aber angesichts des durch typische kindliche Defizite geprägten Verhaltens des Mädchens dessen volle Haftung. Es begründet sein Ergebnis, dass der Autofahrer sich die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs anrechnen lassen muss, wie folgt:

*Auch wenn die Geschädigte die Altersgrenze des § 828 Abs. 2 BGB überschritten hatte, ist zu berücksichtigen, dass die **kindlichen Eigenheiten** – Impulsivität, mangelnde Konzentrationsfähigkeit und gruppenspezifisches Verhalten – die ein Kind an der hinreichenden Einschätzung der Gefahren des Straßenverkehrs hindern, **nicht** gewissermaßen **punktuell** mit Erreichen des zehnten Lebensjahres **abgestellt** werden. In die Bewertung ist daher die altersbedingte Entwicklung des Kindes einzubeziehen und vorliegend speziell zu berücksichtigen, dass das verletzte Kind die **Altersgrenze** des § 828 Abs. 2 BGB **erst überschritten** hatte und ein **alterstypisches Fehlverhalten** vorlag.*

- Das **OLG Saarbrücken** führt im Urt. vom **24. April 2012**⁷⁶ aus, dass bei der Haftungsabwägung im Rahmen eines Unfalls mit Kinderbeteiligung stets die vom Gesetzgeber in § 828 Abs. 2, 3 BGB erfolgten Vorgaben zu berücksichtigen sind. Dabei muss vor allem dem Umstand Rechnung getragen werden, dass kindliche Eigenheiten wie Impulsivität, mangelnde Konzentrationsfähigkeit und gruppenspezifisches Verhalten, die zu der Privilegierung der jüngeren Altersgruppe geführt haben, nicht punktuell mit Erreichen des zehnten Lebensjahres abgestellt sind. Deswegen ist bei der Beurteilung, ob ein Verhalten des Kindes grob fahrlässig ist, im Rahmen des **§ 828 Abs. 3 BGB** selbst bei elementaren Verkehrsverstößen die **Entwicklung des Kindes zu berücksichtigen**. Bei einem erst zwölf Jahre alten Radfahrer bestehe grundsätzlich kein Grund, die Haftung des aus der Betriebsgefahr seines Fahrzeugs haftenden Autofahrers auf weniger als 50 % zu beschränken.
- Das **LG Kleve** hatte in seinem Urt. vom **16. April 2010**⁷⁷ über folgenden Sachverhalt zu entscheiden: Eine dreizehn Jahre alte Schülerin wartete gemeinsam mit anderen Kindern auf den Bus. Als dieser nahte, drängten die Schüler an der Haltestelle in dessen Richtung. Der Bus hielt deswegen zunächst außerhalb der Parkbucht an und fuhr dann langsam wieder an. Die Dreizehnjährige, die in der ersten Reihe des Gedränges stand, kam aus ungeklärten Gründen ins

75 OLG Karlsruhe, Urt. v. 20.06.2012 – 13 U 42/12 – Juris; dazu Heß/Burmann, NJW-Spezial 2012, 489; Balke, SVR 2012, 618.

76 OLG Saarbrücken, Urt. v. 24.04.2012 – 4 U 131/11 – Juris.

77 LG Kleve, Urt. v. 16.04.2010 – 5 S. 135/09 – Juris.

Straucheln, betrat die Fahrbahn und geriet mit dem Fuß unter das rechte Vorderrad des Fahrzeugs. Das LG hat eine Haftung des Busfahrers von 70 % angenommen. Ihn trifft, so die Begründung, ein überwiegendes Verschulden an dem Unfall, da er nicht alles im Sinne eines »Idealfahrers« getan hat. Bevor er wieder anfuhr, hätte er angesichts der sich unruhig verhaltenden Kinder dafür Sorge tragen müssen, dass diese hinreichend Abstand zu der Parkbucht halten. Das verletzte **Kind** trifft unter ausdrücklichem Hinweis auf ein kindliches Verhalten ein **Mitverschulden von 30 %**, da es als dreizehnjähriges Kind durchaus die **Erkenntnis** hatte, sich einem herannahenden Bus nur so weit zu nähern, dass keine Gefahr besteht, von ihm erfasst zu werden.⁷⁸

Nichts anderes ergibt sich aus den wenigen bislang vom BGH getätigten Aussagen. Er hat sich mit der Frage zuletzt nur sehr kurz im Rahmen von zwei **Beschwerden gegen die Nichtzulassung** der Revision auseinandergesetzt.⁷⁹ In dem Beschluss zum OLG Nürnberg sagt er lediglich, die Anforderungen an die Sorgfaltspflichten an über zehn Jahre alte Kinder im Straßenverkehr hätten sich mit der Neufassung des § 828 Abs. 2 BGB nicht geändert. Dem ist in der Abstraktheit ebenso zuzustimmen wie den weiteren Ausführungen, wonach die Betriebsgefahr eines Kraftfahrzeuges grundsätzlich hinter das Verschulden eines Kindes zurücktreten kann. Gleichwohl kann aus den beiden Nichtzulassungsbeschlüssen m.E. nicht gefolgert werden, dass der BGH die Auffassung der dargestellten Entscheidungen des OLG Hamm und des OLG Nürnberg teilt. Dagegen spricht vor allem ein älteres Urteil des **VI. Zivilsenates vom 13. Februar 1990**,⁸⁰ in dem er darlegt:

*Allerdings kommt eine **völlige Haftungsfreistellung bei kleineren Kindern nur im Ausnahmefall** in Betracht. Das ist nur dann denkbar, wenn auf der Seite des Kindes – gemessen an dem altersspezifischen Verhalten von Kindern – auch subjektiv ein besonders vorwerfbarer Sorgfaltsverstoß vorliegt. Andererseits wird das objektive Geschehen des Unfallbeitrags in der Abwägung mit der Betriebsgefahr gewinnen, je stärker Kinder vom Alter her in den Straßenverkehr integriert sein müssen. **Je jünger ein Kind ist, desto eher ist sein verkehrswidriges Verhalten dem Gefahrenbereich zuzurechnen, dessen Schadenslasten die Gefährdungshaftung dem Halter des Kraftfahrzeugs zuweist.***

Vor dem Hintergrund und der anhaltenden Diskussionen ist zu erwarten, dass der BGH sich in absehbarer Zeit erneut und ausführlich mit der Thematik beschäftigen wird. Erstaunlich ist insoweit ohnehin, dass kaum ein Instanzgericht die Revision zur Klärung der Frage zugelassen hat.

78 Zu ähnlicher Konstellation, aber Pflicht des Busfahrers zum Anhalten verneinend, OLG Koblenz, Urt. v. 03.12.2012 – 12 U 1472/11 – Juris mit einer Haftungsverteilung von 50 %-50 %.

79 BGH, Beschl. v. 30.05.2006 – VI ZR 184/05 – Juris.

80 BGH, Urt. v. 13.02.1990 – VI ZR 128/89 – VersR 1990, 535.

3) Betrachtung de lege ferenda

Dem deutschen Gesetzgeber ist es mit der Anhebung der Haftungsgrenze von Kindern auf das vollendete zehnte Lebensjahr in § 828 Abs. 2 BGB gelungen, den Kinderschutz im motorisierten Straßenverkehr deutlich zu verbessern. Kinder dieser Altersgruppe, die z.B. plötzlich zwischen zwei parkenden Autos auf die Straße rennen, bekommen nun – anders als nach »alter Rechtslage« – vollen Schadensersatz einschließlich Schmerzensgeld, selbst wenn den beteiligten Autofahrer kein Verschulden trifft. Damit sind die **problematischsten Konstellationen gelöst**, die Existenz des verletzten Kindes wird gesichert.

Systematisch **überzeugt die Regelung des § 828 BGB**, den Eintritt der Deliktsfähigkeit in dem besonders gefährlichen motorisierten Straßenverkehr mit dem vollendeten zehnten, ansonsten dem siebenten Lebensjahres des Kindes beginnen zu lassen.⁸¹ Eine **weitere Anhebung der Grenze** auf das Alter von **vierzehn Jahren**, wie z.B. von Neuhaus unter entwicklungspsychologischem Aspekt gefordert,⁸² ist aus meiner Sicht **nicht erforderlich**. Zwar trifft es zu, dass die Kinder mit über zehn Jahren immer noch erhebliche Defizite bei der Einschätzung von Geschwindigkeiten und Entfernungen haben, sich also speziell auch während der Pubertät im Straßenverkehr nur eingeschränkt ordnungsgemäß verhalten können.⁸³ Dieser Erkenntnis hat der Gesetzgeber mit dem auf die **Einsichtsfähigkeit des jeweiligen Kindes** abstellenden § 828 Abs. 3 BGB angemessene Rechnung getragen, mit dem **sach- und altersgerechte Ergebnisse** erzielt werden können. Die sich aus der Norm ergebende Flexibilität ermöglicht es bei **richtigem Verständnis**, den unterschiedlichen Entwicklungsstand der Kinder dieses Alters angemessen zu berücksichtigen. Grundsätzlich kann z.B. von einem Kind von knapp unter 14 Jahren durchaus erwartet werden, zwar nicht alle, aber die wichtigsten Grundregeln des Straßenverkehrs zu beherrschen. Die Anhebung der Haftungsgrenze würde somit zu einer unangemessenen Benachteiligung der beteiligten Autofahrer führen und die nur schwer herzustellende Balance zwischen ihren Interessen und dem Kinderschutz gefährden.⁸⁴

Vielfach **diskutiert** wird **spiegelbildlich** die Frage, ob und ggf. wie die aufgrund der Anhebung der Altersgrenze in § 828 Abs. 2 BGB betroffenen **Belange des Autofahrers besser geschützt** werden müssen.⁸⁵ Immerhin muss er den ihm selbst entstandenen Schaden nun selbst tragen, selbst wenn er sich im Straßenverkehr

81 Lang, Sonderheft zum 75. Geburtstag von H. Lemcke, RuS. 2011, 63.

82 Neuhaus, Vortrag 51. Verkehrsgerichtstag Goslar 2013, s.u. S. 91 ff.; Neuhaus, Vortrag bei der Tagung der Regressreferenten der gesetzlichen Unfallversicherungsträger, 17./18.09.2009; Huber, NZV 2013, 6.

83 Neuhaus, Dokumentation 51. Verkehrsgerichtstag Goslar 2013, s.u. S. 91 ff.

84 Kuhn, Dokumentation 51. Verkehrsgerichtstag Goslar 2013, s.u. S. 43 ff.

85 Näher zu den verschiedenen Vorschlägen Lang, Sonderheft zum 75. Geburtstag von H. Lemcke, RuS. 2011, 63; Kuhn, Dokumentation 51. Verkehrsgerichtstag Goslar 2013, s.u. S. 43 ff.

verbildlich verhalten hat. Zu recht wird insoweit von der ganz überwiegenden Auffassung **abgelehnt**, die zu ihren Lasten entstandene Lücke durch eine Ausweitung der Billigkeitshaftung nach **§ 829 BGB**⁸⁶ oder über verschärfte Anforderungen an die elterliche Aufsichtspflicht in **§ 832 BGB** zu schließen.⁸⁷ Das stünde im Widerspruch zu dem gesetzgeberischen Willen und würde letztlich nur zu einer nicht gewollten **Umschichtung der Lasten innerhalb der Familie führen**.⁸⁸

Aus meiner Sicht müssen wir alle, also auch die Autofahrer, grundsätzlich die vom Gesetzgeber getroffene gesellschaftspolitisch richtige **Wertung akzeptieren**, Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr stärker zu schützen. Notwendig ist vor dem Hintergrund – im übrigen wie überwiegend im benachbarten Ausland⁸⁹ – **primär die Eigenvorsorge** z.B. über den Abschluss einer Vollkasko – oder Fahrerschutzversicherung zu treffen. Wird eine solche im Anschluss an einen Kinderunfall in Anspruch genommen, erscheint es nicht unzumutbar, die sich ggf. daraus ergebenden finanziellen Nachteile wie einen vereinbarten Selbstbehalt oder die SFR-Rückstufung selbst zu tragen.⁹⁰ Letztlich handelt es sich dabei um überschaubare Beträge, für die der Autofahrer im übrigen schon vor der Reform des § 828 BGB bei Unfällen mit Kindern bis zum vollendeten siebenten Lebensjahr selbst aufkommen mußte.

Nicht unproblematisch ist aus meiner Sicht unter dem Aspekt die diskutierte Einführung einer **obligatorischen Privaten Haftpflichtversicherung für Kinder**. Zwar ist der Abschluss einer solchen für alle Eltern ein absolutes »Must«, systematisch würde sich aber das Problem ergeben, dass **kein Haftungstatbestand** für das Fehlverhalten von Kindern von unter 10 Jahren besteht, die nach § 828 Abs. 2 BGB gerade ja nicht deliktfähig sind. Viele Versicherer bieten allerdings bereits heute auf freiwilliger Basis im Rahmen der Privaten Haftpflichtversicherung ein **Produkt** an, im Rahmen dessen der Versicherungsnehmer bis zu einem limitierten Betrag selbst entscheiden kann, ob eine Regulierung des Schadens erfolgt.

Im Unterschied zu diesen, von dem Autofahrer – sofern er keine Vorsorge getroffen hat – selbst zu tragenden »Bleischäden« sollte aus meiner Sicht über **Lösungen für die Fälle** nachgedacht werden, in denen der **Autofahrer aufgrund eines kindlichen**

86 AG Halle (Saale), Urt. v. 23.02.2012 – 93 C 4092/11 – Juris; Ernst, Verkehrsrecht Aktuell 2013, 6; a.A. Huber, NZV 2013, 6.

87 Ebenso Jahnke/Thinesse-Wiehofsky, Unfälle mit Kindern und Arzthaftung bei Geburtsschäden, 2013, § 2 Rn. 139 ff.; Lang, RuS. 2011, 409; Bernau, NZV 2005, 234; Gebhardt, DAR 2006, 586; OLG Koblenz, Urt. v. 21.01.2009 – 12 U 1299/08 – SP 2009, 280; OLG Oldenburg, Urt. v. 04.11.2004 – 1 U 73/04 – VersR 2005, 807; LG Heilbronn, Urt. v. 05.05.2004 – 7 S. 1/4 Wa – NZV 2004, 464; LG Osnabrück, Urt. v. 02.07.2008 – 2 S. 201/08 – SVR 2008, 347; unter entwicklungspsychologischem Aspekt Neuhaus, 29. Verkehrsgerichtstag Goslar 1991, 84; a.A. Smarsli, PVR 2002, 355; Jäger/Luckey, Das neue Schadensersatzrecht, 2002, Rn. 305.

88 OLG Oldenburg, Urt. v. 04.11.2004 – 1 U 73/04 – VersR 2005, 807.

89 Zu den Regelungen im Ausland anschaulich Kuhn, Vortrag 51. Verkehrsgerichtstag Goslar 2013, noch nicht veröffentlicht.

90 Kuhn, Dokumentation 51. Verkehrsgerichtstag Goslar 2013, s.u. S. 43 ff.

Fehlverhaltens schwer verletzt wird. Da hierbei existentielle Belange betroffen sind, würde der ausschließliche Verweis auf die Eigenvorsorge zu einer unzumutbaren Härte führen. Da der seit 2002 verstärkte Kinderschutz ein gewichtiges Anliegen der gesamten Gesellschaft ist, spricht vieles dafür, dass die **Allgemeinheit** gleichermaßen die **Absicherung des Minimums** des unschuldig betroffenen Autofahrers übernimmt. Nur konsequent wäre es deswegen, für solche Konstellationen die **Eintrittspflicht der gesetzlichen Unfallversicherung** zu regeln, die Kosten also auf die gesamte Gesellschaft umzulegen.⁹¹ In dem Zusammenhang ist allerdings zu beachten, dass hierzu gar **keine Änderung des Gesetzes notwendig** ist, da ein Autofahrer, der dabei verletzt wird, als er einem Fußgänger ausweicht, schon heute als »Nothelfer« i.S.d. **§ 2 Abs. 1 Nr.13a 2. Alt. SGB VII**⁹² Leistungen aus der gesetzlichen Unfallversicherung erhält.⁹³ Die Voraussetzungen der Norm, also das Bestehen einer akuten Gefahrenlage, in der ohne sofortiges Eingreifen erhebliche Schäden für Personen oder erhebliche Sachwerte drohen,⁹⁴ sind z.B. bei einem die Fahrbahn überquerenden Kind sicherlich erfüllt.⁹⁵ Da hierbei jeweils auf die Verhältnisse des »Retters« abzustellen ist, ist irrelevant, ob das Kind – z.B. weil es sich auf dem Schulweg befindet – Versicherungsschutz hat.

III. Einstandspflicht der Eltern

1) Einstandspflicht gegenüber Dritten für vom Kind verursachte Schäden (§ 832 BGB)⁹⁶

Im Zusammenhang mit Kinderunfällen ist auch die Einstandspflicht der Eltern wegen der Verletzung ihrer Aufsichtspflicht praxisrelevant und bedeutsam. Entgegen

91 So als denkbarer Ansatz auch Kuhn, Dokumentation 51. Verkehrsgerichtstag Goslar 2013, s.u. S. 43 ff.

92 Vgl. dazu u.a. BGH, Urt. v. 24.01.2006 – VI ZR 290/04 – VersR 2006, 548; BGH, Urt. v. 16.04.1996 – VI ZR 79/95 – VersR 1996, 856; BSG, Urt. v. 29.09.1992 – 2 RU 44/91 – NZS. 1993, 172; BGH, Urt. v. 04.04.1995 – VI ZR 327/93 – VersR 1995, 682; BGH, Urt. v. 27.11.1962 – VI ZR 217/61 – NJW 1963, 390; OLG Hamm, Urt. v. 28.06.1993 – 6 U 45/93 – VersR 1994, 692; OLG Düsseldorf, Urt. v. 15.01.2002 – 4 U 116/01 – NJW-RR 2002, 1678.

93 Näher dazu Jahnke/Thinesse-Wiehofsky, Unfälle mit Kindern und Arzthaftung bei Geburtsschäden, 2013, § 2 Rn. 173 ff.

94 Vgl. BSG, Urt. v. 15.06.2010 – B 2 U 12/09 – NZS. 2011, 392; BSG, Urt. v. 13.09.2005 – B 2 U 6/05 R – SozR 4-2700 § 2 Nr 7; BSG, Urt. v. 08.12.1988 – 2 RU 31/88 – VersR 1989, 718; BSG, Urt. v. 30.11.1982 – 2 RU 70/B1 – VersR 1983, 368.

95 So auch OLG Rostock, Urt. v. 18.06.2004 – 8 U 93/03 – RuS. 2004, 481; OLG Oldenburg, Urt. v. 04.11.2004 – 1 U 73/04 – VersR 05, 807.

96 Näher dazu Jahnke/Thinesse-Wiehofsky, Unfälle mit Kindern und Arzthaftung bei Geburtsschäden, 2013, § 2 Rn. 139 ff.; Bernau, DAR 2012, 174; Bernau, DAR 2008, 286; Bernau, NZV 2005, 234; Gebhardt, DAR 2006, 586; Jahnke, jurisPR-VerkR 19/2008 Anm. 3; Lang, jurisPR-VerkR 7/2012 Anm. 1; Lang, Sonderheft zum 75. Geburtstag von H. Lemcke RuS. 2011, 63; Siegel, SVR 2008, 452; Wittmann, NZV 2012, 371.

einer immer noch weit verbreiteten Meinung müssen sie **nicht** umfassend nach dem Motto »**Eltern haften für ihre Kinder**« quasi also im Wege einer Garantiehaftung für das Verhalten ihrer Kleinen eintreten. Voraussetzung für einen Anspruch eines von einem Kind Geschädigten ist vielmehr die eigene **schuldhaft Verletzung der den Eltern obliegenden Belehrungs – bzw. Überwachungspflicht** des Kindes. Da der Gesetzgeber aber das Risiko, das von Kindern für unbeteiligte Dritte ausgeht vom Grundsatz her eher den Eltern als unbeteiligten Dritten zuordnet,⁹⁷ enthält § 832 BGB eine Beweislastumkehr zu Lasten des Aufsichtspflichtigen. Schädigt das zu beaufsichtigende Kind also einen Dritten, wird gesetzlich vermutet, dass der Aufsichtspflichtige seine Aufsichtspflicht schuldhaft verletzt hat und dass die Verletzung für den entstandenen Schaden ursächlich war. Es ist dann Sache der Eltern, darzulegen und zu beweisen, dass sie alles Erforderliche zur Verhütung des Unfalls getan haben, also ihrer Aufsichtspflicht nachgekommen sind.⁹⁸ Da sie das in der Praxis oftmals nicht können,⁹⁹ ist eine Klage gegen sie auf den ersten Blick eher von Erfolg gekrönt als gegen ein gerade deliktfähiges Kind.

Das jeweils gebotene **Maß der elterlichen Aufsichtspflicht** bestimmt sich individuell nach **Alter, Eigenart und Charakter des jeweiligen Kindes**, sowie danach, was den **Aufsichtspflichtigen** in ihren Verhältnissen **zugemutet** werden kann. Entscheidend ist, was verständige Eltern nach vernünftigen Anforderungen unternehmen müssen, um eine Schädigung Dritter durch ein Kind zu verhindern.¹⁰⁰ Grundsätzlich müssen Kinder dabei im Rahmen ihrer zu fördernden Entwicklung den notwendigen **Freiraum zum Entdecken von Neuland** erhalten, was einen Teil des Lernprozesses im Umgang mit Gefahren darstellt.¹⁰¹

Zu der im Einzelfall komplexen Problematik gibt es eine Vielzahl gerichtlicher Entscheidungen. Auch der BGH hat sich wieder in zwei kürzlich ergangenen

97 Jahnke/Thinesse-Wiehofsky, Unfälle mit Kindern und Arzthaftung bei Geburtsschäden, 2013, § 2 Rn. 143.

98 BGH, Urt. v. 24.03.2009 – VI ZR 199/08 – VersR 2009, 790; BGH, Urt. v. 24.03.2009 – VI ZR 51/08 – VersR 2009, 788.

99 OLG Hamm, Urt. v. 26.09.1994 – 13 U 76/94 – NZV 1995, 112.

100 Dazu u.a. BGH, Urt. v. 20.03.2012 – VI ZR 3/11 – VersR 2012, 865; BGH, Urt. v. 24.03.2009 – VI ZR 199/08 – VersR 2009, 790; BGH, Urt. v. 24.03.2009 – VI ZR 51/08 – VersR 2009, 788; BGH, Urt. v. 19.01.1993 – VI ZR 117/92 – VersR 1993, 485; BGH, Urt. v. 29.05.1990 – VI ZR 205/89 – VersR 1990, 1123; BGH, Urt. v. 07.07.1987 – VI ZR 176/86 – VersR 1988, 83; BGH, Urt. v. 01.07.1987 – VI ZR 214/84 – VersR 1986, 120; aus der jüngsten Rechtsprechung OLG Koblenz, Urt. v. 24.08.2011 – 5 U 433/11 – VersR 2012, 377; LG München II, Urt. v. 08.11.2011 – 8 O 2828/11 – Juris; LG Nürnberg-Fürth, Urt. v. 05.05.2011 – 8 O 9642/10 – Juris; AG Mönchengladbach-Rheydt, Urt. v. 22.02.2012.2012 – 11 C 106/11 – NZV 2012, 387.

101 Lang, Sonderheft zum 75. Geburtstag von H. Lemcke RuS. 2011, 63; Gebhardt, DAR 2006, 686; BGH, Urt. v. 20.03.2012 – VI ZR 3/11 – VersR 2012, 865; BGH, Urt. v. 24.03.2009 – VI ZR 199/08 – VersR 2009, 790; BGH, Urt. v. 24.03.2009 – VI ZR 51/08 – VersR 2009, 788.

Entscheidungen damit befasst,¹⁰² die eine für die Praxis wichtige Klärung herbeigeführt haben:¹⁰³

- In dem vom **VI. Zivilsenat** in zwei, auf dem gleichen Schadensereignis vom 9. Juli 2003 beruhenden Urteilen vom **24. März 2009**¹⁰⁴ entschiedenen Fall hatten ein fünfeinhalb und ein siebeneinhalb Jahre alter Junge auf einem Parkplatz insgesamt 17 dort abgestellte Fahrzeuge, u.a. auch die der Kläger, zerkratzt. Der Parkplatz gehört ebenso wie der Spielplatz, auf dem die Kinder zuvor 40 Minuten bis zu einer Stunde unbeaufsichtigt gespielt hatten, zu dem Wohnkomplex, in dem sie wohnen.

Der BGH hat hinsichtlich des **fünfeinhalb Jahren alten**, normal entwickelten **Jungen** eine Aufsichtspflichtverletzung der Eltern bejaht.¹⁰⁵ Kinder dieses Alters können zwar eine gewisse Zeit ohne unmittelbare Einwirkungsmöglichkeit und Aufsicht gelassen werden. Zu ihrer Entwicklung gehört die Möglichkeit zum Spielen im Freien, ohne dass sie auf »Schritt und Tritt« zu beaufsichtigen sind¹⁰⁶. Daher gesteht die Rechtsprechung Kindern ab einem Alter von vier Jahren einen **Freiraum** zu, wobei allerdings neben einer Belehrung eine **regelmäßige Kontrolle** in kurzen Abständen erforderlich ist. Hierbei ist ein Zeitabstand von **15 bis 30 Minuten** angemessen, der Kontrollintervall der Mutter war insoweit nicht ausreichend.¹⁰⁷

Anders stellt sich die Situation bei dem ebenfalls keine Auffälligkeiten aufweisenden **7,5-Jährigen** dar, bei dem der BGH einen Anspruch nach § 832 BGB verneint hat.¹⁰⁸ Bei Kindern dieser Altersstufe, die schon in deutlich **größerem Maße in die Selbständigkeit** entlassen sind und i.d.R. auch den Schulweg selbständig zurücklegen, genügt es im Allgemeinen, dass die Eltern **in**

102 Vgl. zuletzt auch OLG Koblenz, Urt. v. 24.08.2011 – 5 U 433/11 – VersR 2012, 377 m. Anm. Lang, jurisPR-VerkR 7/2012: Ein 5jähriges, auf dem Bürgersteig radelndes Kind muss nicht so eng überwacht werden, dass der Aufsichtspflichtige jederzeit eingreifen kann, darf sich allerdings nur auf Rufweite entfernen; dazu Heß/Burmann, NJW-Spezial 2011, 747.

103 Lang, jurisPR-VerkR 7/2012 Anm. 1.

104 BGH, Urt. v. 24.03.2009 – VI ZR 199/08 – VersR 2009, 790; BGH, Urt. v. 24.03.2009 – VI ZR 51/08 – VersR 2009, 788.

105 BGH, Urt. v. 24.03.2009 – VI ZR 51/08 – VersR 2009, 788.

106 BGH, Urt. v. 19.03.1957 – VI ZR 29/56 – VersR 1957, 340; BGH, Urt. v. 19.11.1963 – VI ZR 96/63 – VersR 1964, 313; OLG Karlsruhe, Urt. v. 14.12.1977 – 7 U 31/76 – VersR 1979, 58; OLG Celle, Urt. v. 27.05.1987 – 9 U 155/86 – VersR 1988, 1240; OLG Düsseldorf, Urt. v. 12.10.1995 – 18 U 225/94 – VersR 1996, 710; OLG München, Urt. v. 18.06.1996 – 25 U 5607/95 – OLGR 1997, 17; OLG Hamm, Urt. v. 29.10.1996 – 27 U 463/96 – OLGR 1997, 49; OLG Hamburg, Urt. v. 26.02.1999 – 1 U 110/98 – OLGR 1999, 192, zuletzt auch OLG Koblenz, Urt. v. 24.08.2011 – 5 U 433/11 – VersR 2012, 377.

107 OLG München, Urt. v. 18.06.1996 – 25 U 5607/95 – OLGR 1997, 17; OLG Hamm, Urt. v. 29.10.1996 – 27 U 463/96 – OLGR 1997, 49; Bernau, NZV 2008, 329; Scheffen/Pardey, Schadensersatz bei Unfällen mit Minderjährigen, 2. Aufl., B Rn. 270; Staudinger/Belling/Eberl-Borges, BGB, Neubearbeitung 2008, § 832 Rn. 61.

108 BGH, Urt. v. 24.03.2009 – VI ZR 199/08 – VersR 2009, 790.

groben Zügen einen Überblick über das Tun ihres Kindes haben, sofern nicht ein besonderer Anlass für eine besondere Aufsicht besteht.¹⁰⁹

- In einem weiteren aktuellen Urt. vom **20. März 2012**¹¹⁰ hat der **BGH** diese Grundsätze nochmals unterstrichen. Dabei ging es darum, dass der fast 10-jährige Junge am 5. April 2003 mit einem anderen, zwei Jahre älteren Kind unbeaufsichtigt in einem als Reitanlage genutzten landwirtschaftlichen Anwesen spielte und dabei den Brand der Halle verursachte. Der Senat hat unter den konkreten Gegebenheiten die Verletzung der elterlichen Aufsichtspflicht i.S.d. § 832 BGB verneint. Zwar sind sowohl hinsichtlich der Belehrung über die Gefahren des Feuers als auch über die Überwachung eines möglichen **Umgangs mit Zündmitteln strenge Anforderungen** zu stellen. Das gilt vor allem für ländliche Gebiete, in denen durch das Entzünden von Stroh eine besondere Brandgefahr besteht.¹¹¹ Deswegen müssen Eltern ihre sieben bis acht Jahre alten Kinder **eindringlich** über die Gefährlichkeit des Spielens mit dem Feuer **belehren** und darauf achten, dass sie nicht unerlaubt in den Besitz von Streichhölzern oder anderen Zündmitteln gelangen.¹¹² Dazu gehört auch, die Kinder davor zu warnen, anderen Kindern bei dem Entfachen eines Feuers zu helfen oder sie dazu anzustiften. Allerdings ist eine **tägliche Kontrolle der Taschen des Kindes** durch die Eltern **nicht zu verlangen**. Im Alter von sieben bis acht Jahren müssen Kinder nur dann in der Richtung kontrolliert werden, wenn dazu ein besonderer Anlass besteht, wenn etwa bei dem Kind schon einmal Streichhölzer gefunden worden sind oder das Kind eine besondere Neigung zum Zündeln hat.¹¹³

Diese **Anforderungen** an die elterliche Aufsichtspflicht haben sich durch die **Reform des Schadensersatzrechtes** zum 1. August 2002 **nicht verschärft**.¹¹⁴ Indem

109 BGH, Urt. v. 10.07.1984 – VI ZR 273/82 – VersR 1984, 968; BGH, Urt. v. 07.07.1987 – VI ZR 176/86 – VersR 1988, 83; BGH, Urt. v. 18.03.1997 – VI ZR 91/96 – VersR 1997, 750; vgl. zuletzt auch OLG Koblenz, Urt. v. 24.08.2011 – 5 U 433/11 – VersR 2012, 377.

110 BGH, Urt. v. 20.03.2012 – VI ZR 3/11 – VersR 2012, 865.

111 BGH, Urt. v. 17.05.1983 – VI 263/81 – VersR 1983, 734; BGH, Urt. v. 19.01.1993 – VI ZR 117/92 – VersR 1993, 485; BGH, Urt. v. 27.02.1996 – VI ZR 86/95 – VersR 1996, 586.

112 BGH, Urt. v. 29.05.1990 – VI ZR 205/89 – BGHZ 111, 282; BGH, Urt. v. 01.07.1986 – VI ZR 214/84 – VersR 1986, 1210; BGH, Urt. v. 19.01.1993 – VI ZR 117/92 – VersR 1993, 485.

113 BGH, Urt. v. 01.07.1986 – VI ZR 214/84 – VersR 1986, 1210.

114 Jahnke/Thinesse-Wiehofsky, Unfälle mit Kindern und Arzthaftung bei Geburtsschäden, 2013, § 2 Rn. 143.; Lang, RuS. 2011, 409; Bernau, NZV 2005, 234; Gebhardt, DAR 2006, 586; OLG Koblenz, Urt. v. 21.01.2009 – 12 U 1299/08 – SP 2009, 280; OLG Oldenburg, Urt. v. 04.11.2004 – 1 U 73/04 – VersR 2005, 807; LG Heilbronn, Urt. v. 05.05.2004 – 7 S. 1/4 Wa – NZV 2004, 464; LG Osnabrück, Urt. v. 02.07.2008 – 2 S. 201/08 – SVR 2008, 347; a.A. Smarsli, PVR 2002, 355; Jäger/Luckey, Das neue Schadensersatzrecht, 2002, Rn. 305.

der VI. Zivilsenat¹¹⁵ in seinen danach ergangenen Entscheidungen **Bezug auf seine ältere**, teilweise viele Jahre zurückliegende **Rechtsprechung** nimmt, erteilt er einer im Vorfeld erhobenen Forderung eine **Absage**, die durch die Neufassung des § 828 Abs. 2 BGB zu Lasten des verstärkt haftenden Autofahrers **entstandene Lücke durch eine verschärfte Auslegung des § 832 BGB zu schließen**.¹¹⁶ Dem ist zuzustimmen, denn der Gesetzgeber wollte mit der Anhebung der Haftungsgrenze in § 828 Abs. 2 BGB den typischerweise vorhandenen Defiziten von Kindern im Straßenverkehr Rechnung tragen, es ging ihm aber gerade nicht darum, die Haftung der Eltern nach § 832 BGB zu verschärfen. Eine Verschärfung der Aufsichtspflicht wäre auch **kontraproduktiv** zu dem Ziel, die **Kinder zu mündigen Erwachsenen** zu erziehen. Hierfür ist eine Führung an der »kurzen Leine« wenig sinnvoll, erforderlich ist vielmehr, dem Kind im Zuge der Entwicklung sukzessive immer mehr Freiraum zu gewähren.¹¹⁷ »Auf den Punkt« bringt es das OLG Oldenburg in seinem Ur. v. 4. November 2004, das ausführt, dass erhöhte Anforderungen an die elterliche Aufsichtspflicht letztlich nur die Haftungsrisiken und Lasten innerhalb der Familie umschichten, was von dem Gesetzgeber sicherlich nicht beabsichtigt war.¹¹⁸

Als grobe »**Faustformel**« für die Praxis kann man – vorbehaltlich von Besonderheiten im Einzelfall – für den Umfang der elterlichen Aufsichtspflicht festhalten:¹¹⁹

- Kinder **unter vier Jahren** müssen so eng überwacht werden, dass die **Eltern jederzeit eingreifen** können. Kontrollen in sehr kurzen Abständen sind dabei unerlässlich.
- Kinder **über vier Jahre** benötigen **Freiraum zum selbstständigen Spielen** im Freien. Dazu würde eine Überwachung »auf Schritt und Tritt« im Widerspruch stehen. Erforderlich sind gleichwohl **Kontrollen der Eltern in kurzen Abständen** (15-30 Minuten).
- Kinder **über sieben Jahre**, die ja oft auch bereits den Schulweg allein zurücklegen dürfen, können auch über einen längeren Zeitraum unbeobachtet im Freien spielen. Ihre Eltern müssen aber einen **groben Überblick über ihren Aufenthaltsort** haben. Die »gelockerten« Anforderungen sind auch deswegen

115 BGH, Ur. v. 24.03.2009 – VI ZR 199/08 – VersR 2009, 790; BGH, Ur. v. 24.03.2009 – VI ZR 51/08 – VersR 2009, 788; BGH, Ur. v. 20.03.2012 – VI ZR 3/11 – VersR 2012, 865.

116 Vgl. beispielhaft BGH, Ur. v. 19.11.1963 – VI ZR 96/63 – VersR 1964, 313; BGH, Ur. v. 19.03.1957 – VI ZR 29/56 – VersR 1957, 340.

117 Ebenso Jahnke/Thinesse-Wiehofsky, Unfälle mit Kindern und Arzthaftung bei Geburtsschäden, 2013, § 2 Rn. 153; Lang, RuS. 2011, 409; Bernau, NZV 2005, 234; Gebhardt, DAR 2006, 586; in dem Sinne auch Neuhaus, 29. Verkehrsgerichtstag Goslar 1991, 78.

118 OLG Oldenburg, Ur. v. 04.11.2004 – 1 U 73/04 – VersR 2005, 807.

119 Jahnke/Thinesse-Wiehofsky, Unfälle mit Kindern und Arzthaftung bei Geburtsschäden, 2013, § 2 Rn. 154 f.; Lang, jurisPR-VerkR 7/2012 Anm. 1; Bernau, NZV 2008, 329; Heß/Burmann, NJW-Spezial 2011, 747.

konsequent, da ab dem Alter die eigene Haftung des Kindes nach § 828 Abs. 3 BGB eingreifen kann.¹²⁰

2) Haftungsmaßstab der Eltern gegenüber ihrem Kind (§§ 1664, 277 BGB)¹²¹

Im Zusammenhang mit Haftungsfragen ist bei Kinderunfällen weiterhin die Frage nach dem Haftungsmaßstab der Eltern ihrem Kind gegenüber interessant. Es geht dabei konkret um die **Ansprüche des Kindes gegen seine Eltern**, beispielsweise nach einem Unfall, den ein 5-jähriges Kind als Insasse im PKW seiner Mutter erleidet.

Grundsätzlich haften Eltern¹²² ihren Kindern gegenüber nur eingeschränkt nach dem **Maßstab des § 1664 BGB**. Demnach müssen sie bei der Ausübung ihrer elterlichen Sorge nach § 277 BGB nur für diejenige **Sorgfalt** einstehen, die sie **in eigenen Angelegenheiten** anzuwenden pflegen (*diligentia quam in suis*). Verbreitet, aber unzutreffend ist dabei die Auffassung, das bedeute eine Beschränkung der Haftung auf grob fahrlässiges Verhalten. Richtigerweise handelt es sich hier um einen anderen Maßstab mit der Konsequenz, dass die Eltern – wie auch der Wortlaut des § 277 BGB belegt – durchaus auch für ihre leichte Fahrlässigkeit aufkommen müssen, wenn sie nämlich in eigenen Angelegenheiten vergleichbar verfahren.¹²³ Die Darlegungen – und Beweislast hierfür obliegt dem jeweiligen Elternteil.¹²⁴

Uneinigkeit besteht in Rechtsprechung und Literatur darüber, ob die **Privilegierung aus §§ 1664, 277 BGB** nur dort Anwendung findet, wo es um die Verletzung des Sorgerechtes als Bestandteil der familienrechtlichen Beziehung zwischen Eltern und Kind geht, oder ob der Anwendungsbereich auch auf die **Verletzung allgemeiner deliktischer Verhaltenspflichten**, speziell bei der **Teilnahme am Straßenverkehr** auszudehnen ist.¹²⁵ Eine **Teilmeinung verneint** das mit dem Argument, die Aufsichtspflicht müsse rein objektiv bestimmt werden, da sie gerade im Straßenverkehr nicht von den betroffenen Belangen Dritter trennbar sei.¹²⁶ Die

120 Ebenso Heß/Burmann, NJW-Spezial 2009, 329.

121 Eingehend dazu Jahnke/Thinesse-Wiehofsky, Unfälle mit Kindern und Arzthaftung bei Geburtsschäden, 2013, § 2 Rn. 531 ff.

122 Nach BGH, Urt. v. 17.10.1995 – VI ZR 190/94 – VersR 1996, 81 keine analoge Anwendung des § 1664 BGB auf andere Personen.

123 OLG Karlsruhe, Urt. v. 03.05.2012 – 1 U 186/11 – VersR 2012, 1534; OLG Saarbrücken, Urt. v. 26.05.2011 – 8 U 519/09 – Juris; Jahnke/Thinesse-Wiehofsky, Unfälle mit Kindern und Arzthaftung bei Geburtsschäden, 2013, § 2 Rn. 534.

124 Jahnke/Thinesse-Wiehofsky, Unfälle mit Kindern und Arzthaftung bei Geburtsschäden, 2013, § 2 Rn. 534.

125 Offengelassen von BGH, Urt. v. 15.06.2004 – VI ZR 60/03 – VersR 2004, 1147; BGH, Urt. v. 01.03.1988 – VI ZR 190/87 – VersR 1988, 632.

126 OLG München, Urt. v. 15.10.1975 – 10 U 1357/75 – VersR 1977, 729; OLG Stuttgart, Urt. v. 28.03.1980 – 2 U 178/79 – VersR 1980,952; LG Hanau, Urt. v. 11.08.1987 – 2 S. 182/87 – VersR 1988, 468; LG Tübingen, Urt. v. 10.08.1989 – 1 S. 82/89 – VersR 1991, 707; Palandt-Diederichsen, BGB, 71. Aufl. 2012, § 1664 Rn. 2.

aktuell wohl **überwiegende gegenteilige Auffassung bejaht** hingegen die Anwendung des § 1664 BGB, jedenfalls wenn ein **innerer Zusammenhang zu der elterlichen Sorge** besteht.¹²⁷ Ein solcher wird grundsätzlich auch im Bereich des allgemeinen Straßenverkehrs angenommen,¹²⁸ sofern das deliktsrechtlich relevante Verhalten in der Verletzung der elterlichen Aufsichtspflicht besteht, also nicht ein Elternteil selbst das Kind als Führer eines Kraftfahrzeugs geschädigt hat.¹²⁹

Der **zweitgenannten Ansicht** haben sich zuletzt in zwei obergerichtlichen Entscheidungen das OLG Karlsruhe und das OLG Bamberg angeschlossen, die ich nachfolgend vorstellen will:

- Dem Urteil des **OLG Karlsruhe vom 3. Mai 2012**¹³⁰ liegt folgender Sachverhalt zugrunde: Die Beklagten sind die Eltern der am Unfalltag dreidreiviertel Jahre alten Tochter. Diese ging zusammen mit ihrem siebenjährigen Bruder zu einem 200 Meter weit gelegenen Spielplatz, wo die Eltern sie später abholen wollten. Hierbei mussten die Kinder zwei Straßen überqueren. Nach etwa einer viertel Stunde verließen die Kinder alleine den Spielplatz, wobei das Mädchen plötzlich die Fahrbahn betrat, um die Straße zu überqueren. Dabei wurde sie von einem Leichtkraftrad erfasst und schwer verletzt. Dessen KH-Versicherer nimmt nun die Eltern des Kindes wegen deren Verletzung der elterlichen Aufsichtspflicht im Wege des Gesamtschuldnerausgleichs über 70 % seiner Aufwendungen in Anspruch.

Das OLG hat der Klage teilweise stattgegeben und dabei eine Haftung der Eltern dem Kind gegenüber in Höhe von 30 % angenommen. Diese ergibt sich aus **§ 1664 BGB**, der auch **anzuwenden** ist, wenn sich der **Anspruch aus einer Verletzung der elterlichen Aufsichtspflicht** ergibt. Die Privilegierung ist speziell auch bei der Teilnahme des Kindes am **allgemeinen Straßenverkehr**

127 OLG Bamberg, Urt. v. 14.02.2012 – 5 U 149/11 – NJW 2012, 1820; OLG Karlsruhe, Urt. v. 03.05.2012 – 1 U 186/11 – VersR 2012, 1534; OLG Karlsruhe, Urt. v. 11.08.2008 – 1 U 65/08 – NZV 2008, 511; OLG Stuttgart, Urt. v. 04.10.2010 – 5 U 60/10 – NJW-RR 2011, 239; OLG Hamm, Urt. v. 20.01.1992 – 6 U 183/91 – VersR 1993, 493; OLG Hamm, Urt. v. 17.08.1993 – 27 U 144/92 – NZV 1994, 68; OLG Celle, Urt. v. 13.06.1988 – 14 U 179/07 – NJW 2008, 2353.

128 OLG Bamberg, Urt. v. 14.02.2012 – 5 U 149/11 – NJW 2012, 1820; OLG Karlsruhe, Urt. v. 03.05.2012 – 1 U 186/11 – VersR 2012, 1534; OLG Hamm, Urt. v. 17.08.1993 – 27 U 144/92 – NZV 1994, 68; OLG Saarbrücken, Urt. v. 20.11.2001 – 4 U 31/01 – NZV 2002, 511.

129 OLG Hamm, Urt. v. 20.01.1992 – 6 U 183/91 – VersR 1993, 493; OLG Karlsruhe, Urt. v. 03.05.2012 – 1 U 186/11 – VersR 2012, 1534; OLG Saarbrücken, Urt. v. 20.11.2001 – 4 U 31/01 – NZV 2002, 51; Kritisch insoweit offenbar Werkmeister, NJW 2012, 1822.

130 OLG Karlsruhe, Urt. v. 03.05.2012 – 1 U 186/11 – VersR 2012, 1534 dazu Hef/Burmann, NJW-Spezial 2012, 458; Lemcke, RuS. 2012, 618; Wussow-Informationsbrief Nr.3 v. 14.01.2013, S. 9.

einschlägig, es sei denn, dass ein Elternteil selbst am Straßenverkehr teilnimmt und dabei das Kind verletzt.

Vorliegend haben die Eltern **nicht grob fahrlässig** gehandelt, da die Kinder zurückliegend schon öfter allein zum Spielplatz gegangen sind, ohne dass es zu Zwischenfällen gekommen ist. Leichte Fahrlässigkeit ist jedoch gegeben, da die Tochter mit knapp vier Jahren noch ständige Aufsicht benötigte, wofür die Begleitung des siebenjährigen Bruders nicht ausreichte. Hierfür müssen die Eltern nur dann nicht einstehen, wenn ihr Verhalten dem Maßstab der **Sorgfalt in eigenen Angelegenheiten** entsprochen hat. Das ist hier aber nicht der Fall, da sie sich selbst als »sorgfältig handelnde Personen« einschätzen. Im Rahmen der somit vorzunehmenden Abwägung der Verursachungsanteile fällt die Betriebsgefahr des Motorrades höher ins Gewicht als gegenüber einem die Straßenverkehrsvorschriften verletzenden unmittelbar Unfallbeteiligten. Dem Motorradfahrer ist auch ein Verschuldensvorwurf zu machen, da er schneller als die zulässigen 50 km/h gefahren ist.

- Bei dem Urteil des **OLG Bamberg vom 14. Februar 2012**¹³¹ hatte eine Mutter in der Annahme, die Straße sei frei, eine leichte Vorwärtsbewegung in Richtung Fahrbahn gemacht. Ihr sechs Jahre alter Sohn fasste das als Signal zum Überqueren der Straße auf. Als er die Straße betrat, wurde er von dem Fahrzeug des Schädigers erfasst und schwer verletzt. Der Senat stellt in seiner Begründung darauf ab, dass die leichte, aber sofort abgebrochene Bewegung der aufsichtspflichtigen Mutter nicht gegen die Straßenverkehrsvorschriften verstoße. Es handele sich dabei lediglich um eine nicht optimale Ausübung der elterlichen Sorge i.S.d. Bewahrung des Kindes vor den Gefahren des Straßenverkehrs. Darin liege aber – wenn überhaupt – allenfalls ein **Augenblicksversagen**, mithin also nur leichteste Fahrlässigkeit, die der Mutter aber wegen der **Privilegierung in § 1664 BGB nicht vorgeworfen** werden kann. Die Norm finde speziell auch im **Bereich des Straßenverkehrs Anwendung**, sofern die **Eltern** ihr Kind durch verkehrswidriges Verhalten **nicht selbst als Kraftfahrer geschädigt** haben. Dass die Mutter auch in eigenen Angelegenheiten nicht anders verfare, zeige sich bereits darin, dass sie in der konkreten Situation selbst zum Überqueren angesetzt hatte. Mangels Haftung der Mutter verneint der Senat ein Gesamtschuldverhältnis als Voraussetzung für einen Ausgleichsanspruch des die Ansprüche des Kindes regulierenden Haftpflichtversicherers. Die zugelassene Revision wurde von diesem nicht eingelegt.

Die Entscheidung des OLG Karlsruhe zeigt m.E. anschaulich, um welche Fallkonstellationen es bei dem § 1664 BGB im Regelfall geht. Richtigerweise wird darin, dem Wortlaut des § 277 BGB entsprechend, ausgeführt, dass die Eltern im Rahmen der *diligentia quam in suis* ihrem Kind gegenüber ggf. durchaus auch für ein »nur«

¹³¹ OLG Bamberg, Urt. v. 14.02.2012 – 5 U 149/11 – NJW 2012, 1820; dazu Werkmeister, NJW 2012, 1822.

einfach fahrlässiges Verhalten eintreten müssen, die gelegentlich erfolgende **Gleichstellung mit einer Haftungsbeschränkung auf grobe Fahrlässigkeit** stark »verkürzt« und **dogmatisch unrichtig** ist. Das Urteil belegt, dass die Ergebnisse insoweit erheblich divergieren können, so dass hierauf in der Praxis verstärkt geachtet werden sollte. Allerdings stimme ich im **konkreten Einzelfall Lemcke**¹³² zu, dass es – ausgehend von der grundsätzlichen Anwendbarkeit des § 1664 BGB – wenig überzeugt, eine Haftung der Eltern zu bejahen. Es stimmt zwar, dass die vierjährige Tochter noch ständiger Aufsicht bedurfte, das Verhalten der Eltern also objektiv nicht der »im Verkehr erforderlichen Sorgfalt« entsprach. Allerdings haben sie die nach ihrer persönlichen Vorstellung notwendige Aufsicht erbracht, so dass der Vorwurf, nicht in der eigenüblichen Sorgfalt i.S.d. § 277 BGB gehandelt zu haben, zumindest diskutabel erscheint.

Grundsätzlich sprechen trotz dieser aktuellen OLG-Urteile die **besseren Argumente** für eine **rein objektive Bestimmung der elterlichen Aufsichtspflicht** im Straßenverkehr. Wie zuletzt Werkmeister betont, stehen hier speziell im Bereich der Haftpflicht die **Belange des Geschädigten im Vordergrund**, die **nicht** nach dem jeweiligen **Sorgfaltsmaßstab der Eltern subjektiv bestimmt** werden können. Die Anwendung der §§ 1664, 277 BGB würde letztlich quasi einen »**Vertrag zu Lasten Dritter**« darstellen. Vorzuziehen ist allerdings ohnehin die an ein objektives Verständnis anknüpfende, **differenzierende Auffassung von Jahnke**,¹³³ die auch wegen ihrer »Griffigkeit« am geeignetsten für die Praxis ist. Demnach kommt die **Privilegierung** dann zur Anwendung, wenn sich das **Haftpflichtgeschehen im selbstbestimmten Gefahrenkreis**, also der Privatsphäre der Eltern ereignet hat, wie z.B. ihrem Haus oder Grundstück, nicht hingegen wenn der Schaden einem fremdbestimmten Gefahrenkreis, wie vor allem dem Straßenverkehr, entstammt. Unabhängig davon, welcher Rechtsmeinung man letztlich folgt, führt die Anwendung des § 1664 BGB für die Eltern zu der zumindest für Laien **wenig verständlichen Situation**, dass die Eltern, um sich auf diese Privilegierung berufen zu können, darlegen und beweisen müssen, sich auch in den eigenen Angelegenheiten sorglos und unüberlegt zu verhalten. Wahrlich eine »Zwickmühle« für die Eltern.¹³⁴

Zur Verdeutlichung zurück zu dem **(erweiterten) Ausgangsfall**:¹³⁵ Die Mutter (M) fährt zum Einkaufen, wobei ihr 5-jähriges Kind (K) Insasse ihres PKW ist. An einer Kreuzung verletzt sie die Vorfahrt eines anderen PKW (X), der seinerseits deutlich zu schnell fuhr. Das Kind wird hierbei verletzt. Wer hat welche Ansprüche?

- X gegen M: 70 % seines Schadens (Vorfahrtsverletzung der M)

132 Lemcke, RuS. 2012, 618.

133 Jahnke/Thinesse-Wiehofsky, Unfälle mit Kindern und Arzthaftung bei Geburtsschäden, § 2 Rn. 536.

134 Heß/Burmann, NJW-Spezial 2012, 458.

135 Nach Jahnke/Thinesse-Wiehofsky, Unfälle mit Kindern und Arzthaftung bei Geburtsschäden, 2013, § 2 Rn. 523.

- M gegen X: 30 % ihres Schadens (zu hohe Geschwindigkeit des X)
- Kind K gegen den Dritten X: 100 % des Schadens.
- Kind K gegen seine Mutter M: Die entscheidende Weichenstellung ist hierbei, ob man den gemilderten Haftungsmaßstab der §§ 1664, 277 BGB zugunsten der Mutter anwendet. **Bejaht** man die Frage mit der Herrschenden Meinung, besteht **keine Haftung der Mutter**, da sie in »eigener Sache« gleich behandelt hätte, also auch **kein Gesamtschuldverhältnis**.¹³⁶ Bei **gegenteiliger Auffassung** – speziell auch der von Jahnke vertretenen Rechtsmeinung – würde eine **Gesamtschuld zwischen der M mit X** bestehen, so dass sie auch (wahlweise) in voller Höhe für den Schaden des Kindes eintreten müsste. Der in voller Höhe in Anspruch Genommene könnte anschließend i.R.d. **Ausgleichs nach § 426 Abs. 2 BGB** entsprechend der Haftungsanteile Regress bei dem anderen Schuldner nehmen.
- Erbringen Sozialversicherungsträger Leistungen aufgrund der Verletzung des Kindes K, gehen dessen Ansprüche – sachliche und zeitliche Kongruenz vorausgesetzt – nach § 116 SGB X grundsätzlich in der Höhe der Aufwendungen auf sie über. Es besteht die Möglichkeit des Regresses bei dem KH-Versicherer des X. Ausgeschlossen ist ein solcher hingegen gegenüber dem KH-Versicherer der Mutter M, da insoweit das Angehörigenprivileg des § 116 Abs. 6 SGB X eingreift, das den Schutz des häuslichen Friedens bezweckt.¹³⁷

Im Zusammenhang mit der Norm des § 1664 BGB möchte ich auf ein weiteres für die mit der Regulierung von Haftpflichtschäden Beteiligten nicht unwichtiges Urteil des **OLG Saarbrücken vom 26. Mai 2010** eingehen.¹³⁸ Das Gericht hat dabei zwei durch einen ärztlichen Behandlungsfehler schwer behinderten, 1992 geborenen Zwillingen gegen ihre Mutter Schadensersatz aus § 1664 BGB¹³⁹ zugesprochen. Diese hatte den zur Entschädigung ihrer Kinder erhaltenen Betrag von 2,05 Millionen DM aus dem **Abfindungsvergleich aus dem Jahre 1997 für eigene Belange verwendet**, u.a. den Kauf von Wertpapieren, von zwei Grundstücken, eines Motorrades für den Ehemann, die Vergabe eines günstigen Darlehens an einen Verwandten und für die eigene Rentenversicherung.

Das OLG betont, dass es sich bei dem Geld um **Vermögen der Zwillinge** gehandelt habe, über das die **Mutter** im Rahmen der ihr obliegenden elterlichen Sorge nach § 1626 BGB **nur zu deren Nutzen** hätte verfügen dürfen. Der Verbrauch zu

136 BGH, Urt. v. 01.03.1988 – VI ZR 190/87 – VersR 1988, 632; OLG Celle, Urt. v. 11.08.2006 – 14 U 179/07 – NJW 2008, 2353; Ernst, Verkehrsrecht Aktuell 2013, 6.

137 Dazu näher Lang, jurisPR-VerkR 9/2012 Anm. 1; Lang, FS für Georg Greißinger zum 75. Geburtstag, DeutscherAnwaltVerlag, 2009, S. 133 ff.; Jahnke, NZV 2007, 329; Dahm, NZV 2008, 280.

138 OLG Saarbrücken, Urt. v. 26.05.2011 – 8 U 519/09 – Juris.

139 Selbständige Anspruchsgrundlage, vgl. BGH, Urt. v. 10.02.1988 – IVb ZR 111/86 – Juris; OLG Köln, Urt. v. 23.10.1996 – 2 U 20/963 – NJW-RR 1997, 1436; Jahnke/Thinesse-Wiehofsky, Unfälle mit Kindern und Arzthaftung bei Geburtsschäden, 2013, § 2 Rn. 533.

eigenen Zwecken wie hier, ist im Rahmen der zugunsten von Kindern bestehenden Vermögenssorge unzulässig.¹⁴⁰ Die Beklagte hat sich vorliegend nicht an diese Grundsätze gehalten, sieht man von dem von ihr zugunsten der Geschädigten vorgenommenen behindertengerechten Umbau des Hauses ab. Ihr Verhalten stellt eine besonders schwere, mithin **grob fahrlässige Verletzung ihrer elterlichen Pflichten** dar und ist ihr im Rahmen des geltenden Haftungsmaßstabes nach **§ 1664 BGB** als Verstoß in eigenen Angelegenheiten i.S.d. § 277 BGB anzulasten. Aus der Formulierung des Vergleiches ergibt sich eindeutig, dass der Entschädigungsbetrag ausschließlich für die Abgeltung der materiellen und immateriellen Schäden der geschädigten Kinder bestimmt war. Damit sollte insbesondere ihre finanzielle Absicherung für die Zukunft erfolgen, da sie nie in der Lage sein würden, für sich selbst zu sorgen. Selbst wenn man aber in dem Verhalten der Beklagten »nur« einfache Fahrlässigkeit sehen würde, hat sie trotz der ihr obliegenden Darlegungs- und Beweislast¹⁴¹ nichts dazu vorgetragen, sich in eigenen Angelegenheiten nicht sorgfältiger zu verhalten.

Das Urteil des OLG Saarbrücken überzeugt. In der Praxis gibt es leider immer wieder Fälle sehr schwer verletzter Kinder, in denen es deutliche Indizien gibt, dass deren Eltern speziell von dem Versicherer erbrachte Zahlungen nicht zu deren Gunsten, sondern für eigene Belange einsetzen.¹⁴² Es geht dabei – das sei nochmals deutlich angemerkt – nicht um Zahlungen, die zweckgerichtet z.B. für den behindertengerechten Umbau eines Hauses zugunsten eines querschnittsgelähmten Geschädigten erbracht werden. Gemeint sind Fälle, in denen die Eltern das zum Ausgleich für den Schaden ihres Kindes erhaltene Geld verantwortungslos für sich selbst verwenden,¹⁴³ beispielsweise für die eigene Spielsucht oder wie vom OLG entschieden, die Anlage in hochspekulative Wertpapiere. Die Folgen für den Geschädigten, der lebenslang auf fremde Hilfe angewiesen ist, sind fatal. Einen Rechtsanspruch darauf, dass ein zu zahlender **Abfindungsbetrag mündelsicher angelegt** wird (vgl. § 1642 BGB) besteht nicht. Zwar kann in solchen Konstellationen das Familiengericht nach §§ 1666, 1666a, 1667 BGB tätig werden. Seine Einschaltung erweist sich in der Praxis allerdings als nicht einfach, zudem das Gericht nur die beschränkten Möglichkeiten nach § 1667 BGB hat, wie z.B. die Anlegung eines Vermögensverzeichnisses oder die Verpflichtung zur Rechnungslegung.

Unabhängig davon ist es dem Versicherer und dem das geschädigte Kind vertretenden Anwalt anzuzurufen, bei konkreten Anzeichen für einen Missbrauch der

140 OLG Köln, Urt. v. 23.10.1996 – 2 U 20/963 – NJW-RR 1997, 1436; LG Berlin, Urt. v. 04.05.2001 – 8 O 159/01 – Juris; Palandt/Diederichsen, BGB, 71. Aufl., § 1664 Rn. 1.

141 Palandt/Heinrichs, BGB, 71. Aufl. § 277 Rn. 3; Palandt/Diederichsen, BGB, 71. Aufl., § 1664 Rn. 1; Münchner Kommentar/Huber, BGB, 5. Aufl. § 1664 Rn. 21.

142 Hoffmann/Schwab/Tolksdorf, DAR 2006, 666.

143 Jahnke/Thinesse-Wiehofsky, Unfälle mit Kindern und Arzthaftung bei Geburtsschäden, 2013, § 4 Rn. 277 ff.; vgl. auch BGH, Urt. v. 07.04.1993 – XII 266/91 – NJW 1993, 2305.

Gelder durch die Eltern Lösungen zu suchen, wie am besten i.S.d. Kindes verfahren werden kann.¹⁴⁴ Der **Anwalt** sollte sich dabei immer klar darüber sein, dass **sein Mandat zum Kind**, nicht also gegenüber den Eltern besteht. Sinnvolle, in derartigen Fällen immer wieder praktizierte Ansätze sind dabei die Vereinbarung einer Rentenzahlung statt eines Kapitalbetrages oder aber die Schadenszahlung z.B. als Lebensversicherung oder über einen Bankauszahlungsplan¹⁴⁵ anzulegen und den Eltern nur die Zinsen zum Verbrauch zu überlassen.¹⁴⁶

IV. Fazit

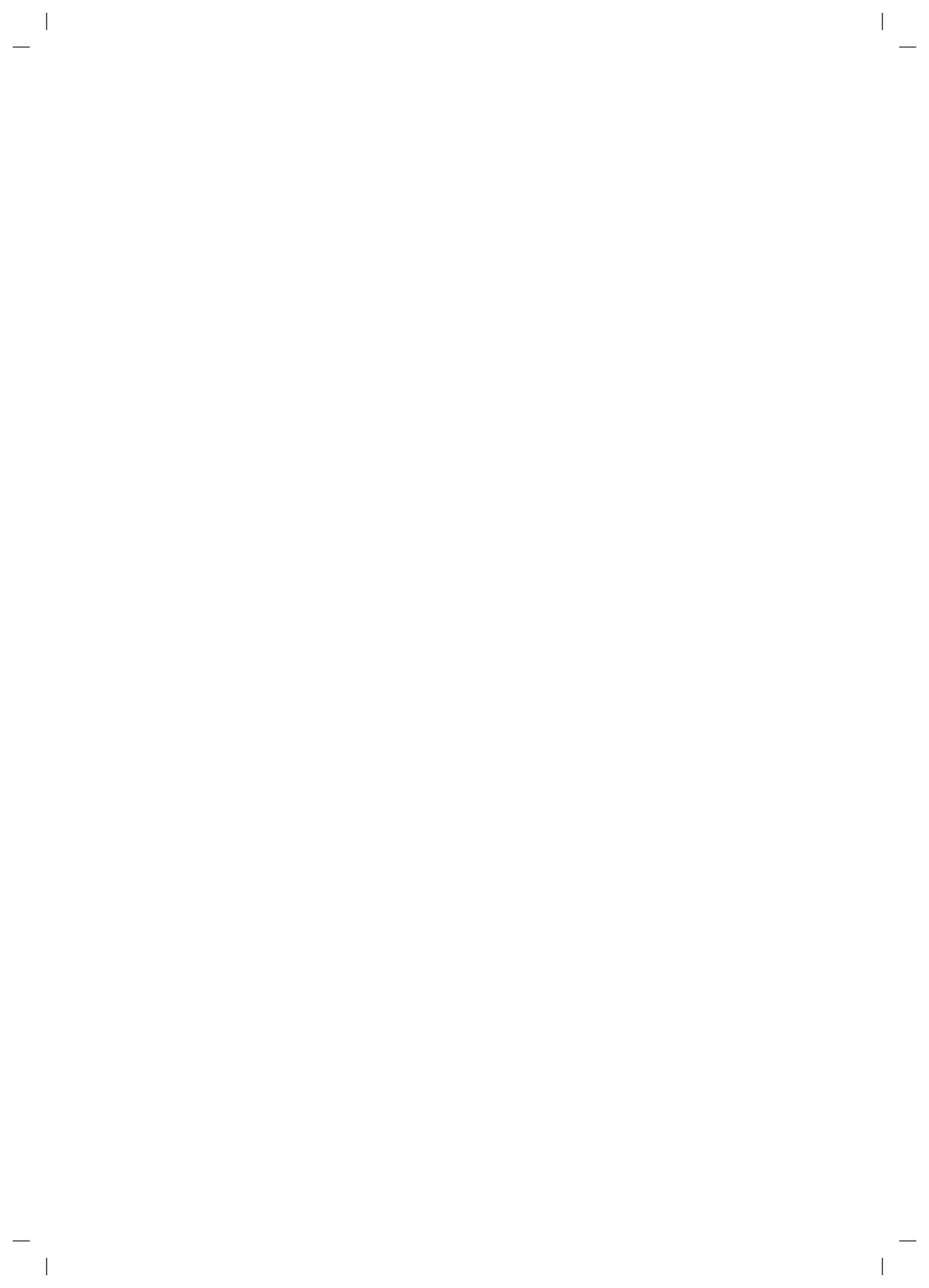
Zusammenfassend möchte ich folgende **Kernaussagen** festhalten:

- Eine Haftung von **Kindern unter 10 Jahren** im motorisierten Straßenverkehr besteht grundsätzlich nicht.
- Ist das **10. Lebensjahr vollendet**, ist auf die Einsichtsfähigkeit des jeweiligen Kindes abzustellen. Vorhandene **kindliche Defizite** sind bei der **Ermittlung der Haftungsquote zu berücksichtigen**. Die **volle Haftung** von Kindern, die gerade 10 Jahre alt geworden sind, ist deswegen nur **ausnahmsweise** und bei **extremen Verstößen** sachgerecht.
- Die Anforderungen an die **Aufsichtspflicht der Eltern** haben sich durch die Reform des § 828 BGB **nicht verschärft**.
- Der gegenüber dem Kind bestehende besondere **Haftungsmaßstab der Eltern nach § 1664 BGB** ist **im Straßenverkehr nicht anwendbar**.
- Eine weitere **Anhebung der Altersgrenze** ist **nicht erforderlich**, da schon § 828 Abs. 3 BGB altersgerechte Ergebnisse ermöglicht.
- An einem Kinderunfall **beteiligte Autofahrer** müssen bezüglich des eigenen **Fahrzeugschadens selbst Vorsorge** treffen. Werden sie dabei **unverschuldet schwer verletzt**, sind sie ggf. als sog. »Nothelfer« i.S.d. § 2 Abs. 1 Nr. 13 a 2. Alt. SGB VII zum Bezug von **Leistungen der Gesetzlichen Unfallversicherung** berechtigt.

144 Ebenso Hoffmann/Schwab/Tolksdorf, DAR 2006, 666.

145 Hoffmann/Schwab/Tolksdorf, DAR 2006, 666.

146 Jahnke/Thiessen-Wiehofsky, Unfälle mit Kindern und Arzthaftung bei Geburtsschäden, 2013, § 4 Rn. 278.



Deliktfähigkeit von Kindern ab dem 10. Lebensjahr bei Unfällen im Straßenverkehr aus psychologischer Sicht

Grenzen der Verantwortlichkeit aus entwicklungspsychologischer Sicht -oder: wir müssen das Rad nicht neu erfinden.....

**Dipl.-Psych. Dipl.-Heilpäd. Cordula Neuhaus
Psychologische Psychotherapeutin/Kinder- und Jugendlichen-Psychotherapeutin,
Esslingen**

Die kognitive Entwicklungsgeschwindigkeit in unterschiedlichen Wissensfeldern ist bei Kindern/Jugendlichen unterschiedlich.

Grundsätzlich entwickeln sich Kinder/Jugendliche jedoch kognitiv/emotional langsamer, als derzeit in der Pädagogik gefordert.

Sie reagieren vor allem in kritischen Situationen affektiv überlagert gemäß ihrer jeweils ganz spezifischen Erfahrungen, entsprechend ihren motorischen Fähigkeiten. Leider spielt hier zunehmend der Medienkonsum eine erheblich beeinträchtigende Rolle (Pfeiffer 2007, Spitzer 2012).

Die Intelligenzentwicklung des konkret-anschaulichen Denkens zwischen 7 und 11 Jahren beinhaltet:

- Denkopoperationen sind allmählich ablösbar von beobachteten Abläufen und Beziehungen zwischen unterschiedlichen Konzepten, widersprüchlichen Eigenschaften und Verhaltensweisen. Verdeckte Motive »werden »aufgedeckt«
- Handlungen können gedanklich begrenzt und z.T. auch rückgängig gemacht werden (am realen Objekt)
- »Bewusstes Denken« erfolgt im Bereich der Zugehörigkeit zu Klassen/Kollektionen, funktional – nicht im Rahmen logischer Ordnungen.

Eine vollständige Ausreifung der visuellen Wahrnehmung im ganzen Winkelbereich des Gesichtsfelds erfolgt z.B. jedoch oft erst mit 12 Jahren (!)

Denken erfolgt in dieser Altersstufe jedoch noch keinesfalls bereits abstrakt, hypothetisch-deduktiv (was wäre, wenn.....)

Denken erfolgt im Kindesalter und ganz speziell auch in der nachfolgenden Pubertät stark geleitet vom Affekt, dem unmittelbaren Gefühlserleben.

Gefühle sind internale Prozesse, die von externen oder internen Ereignissen ausgelöst werden, als Affektäußerungen in Erscheinung treten und zunehmend immer besser kontrollierbar werden, wenn entsprechende Struktur- und Regelvorgaben den Entwicklungs-/Reifungsprozess begleiten. Die Grundgefühle mit den entsprechenden zum Beispiel mimischen Äußerungen sind bei allen Menschen gleich, durch Erziehung in der jeweiligen Kultur wird bestimmt, wie sie dann geäußert werden dürfen.

Ab 11 Jahren beginnt die Fähigkeit, abstrakt-logisch denken zu können

- mit zukunftsorientiertem Denken
- mit räumlich-zeitlichem Denken
- mit allmählichem Nachdenkenkönnen über Hypothesen, Aussagen (losgelöst von konkreten oder aktuellen Feststellungen)

als Voraussetzung der »Anpassungsaufgaben« auf tatsächlich reflektierter, reiferer Ebene.

Ein Ausreifen des »Perspektivenwechsels« erfolgt sicher erst mit ca. 12 Jahren als Fähigkeit, das eigene Handeln aus der Perspektive des Gegenübers erahnen zu können (aus den Erfahrungen der Vergangenheit), um sich vorstellen zu können, wie das Gegenüber höchstwahrscheinlich reagieren wird.

Ein echtes »Verständnis« für soziale Bezugsgruppen und deren Normen entwickelt sich erst sehr langsam ab ca. 12 Jahren, was sehr vom Modellverhalten des Umfelds beeinflusst wird.

Bei der tatsächlichen Bewältigung von Anpassungsaufgaben spielen besonders in der Kindheit und Pubertät Affekte eine zentrale Rolle, beeinflussen z.B. die Aufmerksamkeitsleistung sehr. Ein unbewältigtes Erlebnis aus der Vergangenheit zum Beispiel kann zu impulsiv überschießenden (emotionalen und dann auch motorischen) oder auch völlig verzögerten Reaktionen in der Gegenwart führen.

Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass hintergründige Angst vor Strafe, Angst davor, eine schlechte Note zugeben zu müssen, aktueller Ärger mit Schulkameraden (v.a. bei impulsiven Kindern/Jugendlichen oder Kindern, die aus einem Kulturbereich kommen mit noch eher animistischen Weltperspektiven) die Handlungsweisen stark beeinflussen kann.

Gesunde Jugendliche entwickeln normalerweise eine »Stressresistenz«: bei gelingender Selbstreflexion und Lernenkönnen aus Erfahrung entsteht eine sogenannte »internale Kontrollüberzeugung« mit der Fähigkeit zur »persönlichen Beteiligung«, was beinhaltet, dass Belastung und Stress bestenfalls als Herausforderung empfunden werden. Entsprechend kann dann situativ erhöhte Vorsicht und Steuerungsbereitschaft entwickelt/umgesetzt werden. Dies bricht allerdings in dieser Altersgruppe noch leicht bei Überlastung mit »Dys-Stress« zusammen.

Kodifizierte Regeln sind (rein theoretisch!) einhaltbar in aller Regel ab 12 Jahren (die vorher so umgesetzt werden, wie sie eben »verstanden« wurden – entsprechend dem Aktivierungsgrad, der Aufmerksamkeitsleistung, der Temperamentslage und dem Reifungsgrad der Sinnesmodalitäten). Dies setzt allerdings voraus, dass die Selbstregulationsentwicklung des Abwartens und Abstoppens im Alter von 4 – 6 Jahren auch durch entsprechende Signale und Regeln eingeübt und unterstützt wurde!

Allerdings gilt nach wie vor:

Das Einhalten von Regeln wird von frühen Kindertagen an ganz stark geprägt durch das Lernen am Modell (was dann auch »verautomatisiert« wird – und »Einsichtslernen« sehr stören kann – auch über das Alter von 12 Jahren hinaus!).

Fazit:

Das Gefahren – und Sicherheitsbewusstsein hängt direkt vom Gesamtentwicklungsgrad eines Kindes/Jugendlichen ab (der seinerseits stark beeinträchtigt werden kann durch den immer höheren Medienkonsum – wie Pfeiffer 2005 und Spitzer 2012 betonen).

Vorbildliches Verkehrsverhalten/frühe gute Verkehrserziehung sind nicht zu unterschätzen (einschließlich der Erfahrungen, die ein Kind im Verkehr machen darf/kann!)

Aber:

»Auch eher gut trainierte Kinder lassen sich hin und wieder ablenken und verhalten sich fehlerhaft im Verkehr« (Limbourg 2000) und leider ist das frühe »individualisierte« Lernen in der »demokratischen« Erziehung für das Einhaltensollen von Regeln kontraproduktiv.

Das Einsetzen der Pubertät – leider ein erheblicher Risikofaktor

Die frühe Adoleszenz (10–14 Jahre) ist gekennzeichnet durch »pubertäre Veränderungen«:

- körperliche Wachstumsschübe führen zu »Schlacksigkeit«, stören somit plötzlich bis dahin gut koordinierte Bewegungsabläufe
- wachstumsbedingte Kreislaufdysregulationen führen zu morgendlicher Müdigkeit, rascherer Erschöpfbarkeit
- der typische »Umbau« im Gehirn (mit Abnahme des Parenchyms zugunsten vermehrter Netzwerkbildung) führt zusammen mit den einsetzenden Hormonausschüttungen auch noch bis ca. zum 17. Lebensjahr zu umfassenden Einstellungs- und Verhaltensänderungen, z.B. mit »Allergisierung« gegen Bevormundung, opponierenden Ablösungstendenzen – bei zunehmenden Selbstzweifeln, Minderwertigkeitsgefühlen (Adoleszenten-Egozentrismus) oft mit kompensatorisch »unbesonnenem Wagemut«

Die größte Herausforderung: der Jugendliche zwischen 10 und 14 Jahren auf dem Fahrrad:

Es ist immer wieder mit Untersuchungen belegt worden, dass z.B. Schüler der 6. Klasse, die zwischen 12 und 13 Jahren alt sind, die tatsächlichen Bremswege von Fahrzeugen sowohl bei 30 km/h wie auch bei 50 km/h unterschätzten (vgl. u.a. Schneider 2000).

D. Müller vom Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten (Bautzen) betonte erst vor kurzem (7/2012) im Verkehrswachtmagazin sehr die Notwendigkeit, dieses

Einschätzen zu üben, bevor man selbst diese Altersgruppe in den fließenden Verkehr entlässt.

Das Unfallrisiko ist hoch in dieser Altersgruppe bei typischerweise höherer Expansivität und meist längerem Schulweg als noch zu Grundschulzeiten

- bei im Vergleich zu Erwachsenen nur wenig ausgeprägtem »Bewusstsein« für Gesundheit, Krankheit, Sicherheit und Sorgfalt bei alterstypischer Selbstwahrnehmung (resultierend aus den schnellen psychischen und körperlichen Veränderungen, die die volle Aufmerksamkeit der Jugendlichen beanspruchen)
- mit der Tendenz sich ständig mit anderen zu vergleichen, sich nicht blamieren zu wollen
- mit der Tendenz, beeinflussbar zu sein durch subjektiv »interessante« peers
- unterstützt v.a. bei Jungen durch den (auch hormonellen) »Kick«, den sie durch risikoreiches Verhalten bekommen
 - mit besonderem Risiko, wenn jemand eher »emotional verhaltens-gesteuert« ist und subjektiv ein zu großes »Sicherheitsgefühl« hat – ebenso aber auch bei niedrigem Selbstwertgefühl, geringer Leistungsorientierung, »Spärentwicklung« (mit oder ohne niedrigem Sozialstatus)

Im März 2012 wurde im DVR-Report berichtet über das hohe Unfallrisiko der 15 – 17-Jährigen männlichen Verkehrsteilnehmer u.a. im Kontext ihrer alters-typischen Selbstüberschätzung!

Dazu kommen die aktuellen Anforderungen an diese Altersgruppe in der (immer öfter »belasteten, verunsicherten«) Familie

- durch den seit Jahren anhaltenden, immer heftiger werdenden Druck auf die Eltern durch »die Pädagogik«, von ihren Kindern schon ganz früh größtmögliche Selbständigkeit (und Leistung!) einfordern zu sollen (und dann auch zu wollen)
- durch die – nach wie vor – verunsichernde Vorwurfshaltung von den unterschiedlichen Instanzen Eltern gegenüber, sie seien »schuld« an jedweder Form von Nichtanpassung (inzwischen oft mit Mutmaßung einer Bindungs- und Beziehungsstörung, dem Vorhalt von Kindeswohl-gefährdung oder Vernachlässigung)
- mit dadurch zunehmender Destabilisierung des (notwendigen) Selbstwirksamkeitsempfinden und der Erziehungskompetenz der Eltern
- durch die von der Schule »indirekt« eingeforderte Notwendigkeit intensiver persönlicher/finanzieller Unterstützung, damit Schule überhaupt zu bewältigen ist
- durch die allgemein steigende Reizüberflutung und ständigen »Umstrukturierungen«
- durch die zunehmende Verunsicherung/Resignation oder auch Unbesorgtheit der Eltern bezüglich des Umgangs ihrer Kinder und Jugendlichen mit Medien jeder Art
- durch die tatsächlich größer werdenden, z.T. nicht zu überwindenden Hürden im Gesundheits- und Sozialsystem, rasch an zielführende, effektive Hilfen

gelangen zu können, wenn es nötig wird (es wird immer mehr nur noch »systemisch« gearbeitet – d.h. man wird auf sich selbst zurückgeworfen, getarnt als »Hilfe zur Selbsthilfe«)

- eine schlechtere Gesundheitsvorsorge haben wie früher, bei z.B. »stiefmütterlicher« Beachtung der Visusgesundheit der Kinder (diskrete Schielfehlsichtigkeit, mangelndes räumliches Sehen, etc.)
- durch die aktuelle allgemeine wirtschaftliche Entwicklung mit allen Auswirkungen

... in der Schule:

- durch die (durch keinerlei wissenschaftliche Belege gesicherte!) pädagogische Grundannahme, Kindern lernten am besten, wenn sie bestimmen dürfen, was und wieviel sie lernen sowie, dass (»einschläferndes«) Üben ein vertieftes Verständnis von Lerninhalten hemme und Kreativität einschränke.

Es heißt, dass bei Kindern mit Lernschwierigkeiten vorwiegend das Selbstwertgefühl steigern müsse, dass jedes Kind »anders« lerne. Zunehmend individualisiertes Lernen impliziert seit Jahren und immer mehr früh eingeforderte »intrinsische« Motiviertheit zum selbstgeleiteten Lernen mit konstantem Ignorieren effektiver Lernmethoden (speziell »Basiswissen« betreffend: was nur direktiv, lehrpersonbezogen, kleinschrittig, übend-wiederholend wirklich erlernbar ist, Grünke 2006)

Schüler lernen nach wie vor immer noch zu großen, viel zu lauten Klassen mit immer erschöpfteren Lehrern (bedingt durch die Vorgaben zur Methodik und Didaktik)

Schwierig erscheint auch die frühe Vermittlung von »Kinderrechten« statt der Notwendigkeit, sich an Regeln zu orientieren (die letztlich über Strafen aber eingefordert werden)

Hochproblematisch erscheint die immer früher einsetzende »Demokratieerziehung«, bei der perfiden Tendenz, v.a. den Leistungsstarken zum Erfolg helfen zu wollen

Im DVR-Report 3/2011 wurde besorgt gemeldet, dass sich die Zahl der Schulwegunfälle im Jahr 2010 im Vergleich zum Vorjahr erhöhte.

... und in der Freizeit:

Das Überangebot der elektronischen Medien und deren Verlockungen gehört für Kinder/Jugendliche heute einfach zum Leben dazu (»Wir leben im 21. Jahrhundert«), Dies birgt u.a. die Gefahr, Kontakte im »Netz« zu suchen/zu finden mit u.a. dem oft schon früh dadurch erworbenen Bewegungs- und Koordinationsdefiziten.

Leider erfolgt oft regelrechte »Schulung« zu risikoreichem Verhalten durch PC-Spiele bei zunehmender Unmöglichkeit oder auch Unfähigkeit der Eltern, dies ausreichend steuern zu können/zu wollen – verstärkt durch den schon immer herrschenden Gruppendruck durch Gleichaltrige und deren Ideale.

Arbeitskreis II: Minderjährigenschutz versus Schutz der anderen Unfallbeteiligten –
zwei sich ausschließende Prinzipien?

Wenn man den Kinderschutz wirklich ernst nehmen will in einer Nation mit stetig zunehmender Verkehrsdichte sollte die Deliktfähigkeitsgrenze wirklich auf das 14. Lebensjahr angehoben werden.

Warum?

Fall 1

60 Schüler kommen einer Autofahrerin entgegen – ein 13 ½ Jahre alter Junge benutzte den Bürgersteig, scherte dann aus, um zwei nebeneinanderfahrende Schüler links zu überholen, die ihrerseits zum Überholen eines geparkten PKW angesetzt hatten.

Urteil/Begründung: Der Schüler bekam 70 % der Haftung zugeteilt, da es für ihn durch den geparkten PKW ohne weiteres erkennbar gewesen sei, dass es zu einer Straßenverengung kam, er nicht ohne Beachtung des Gegenverkehrs überholen konnte, sein Verhalten im höchsten Maße sorgfaltswidrig war.

(OLG Oldenburg 2005, 6U 48/05)

Kommentar:

Er fuhr im »Pulk«, die Situation war für ihn sicher **nicht** ohne weiteres erkennbar.

– Und: was dabei geredet, gerufen wurde, kann man sich denken: leider ein »typisches« impulsives Verhalten dieser Altersgruppe.

Fall 2

Ein 12 ½-jähriger Junge ist mit einer für gefahrloses Abbiegen deutlich zu überhöhten Geschwindigkeit einen Weg hinab gefahren, hat deshalb die Kurve beim Einfahren in den anderen Weg extrem geschnitten, befand sich dann – aus seiner Sicht – auf der linken Fahrbahnhälfte und musste jedes dort stehende oder fahrende Hindernis treffen.

Urteil/Begründung: Der Schüler bekam 100 % der Haftung zugeteilt, da ihm objektiv und subjektiv ein erhebliches – hier ein ausgenommen grobes – Verschulden zur Last falle, welches die Betriebsgefahr des KFZ als völlig untergeordnet erscheinen lasse. Er sei mit 12 bereits soweit in den Straßenverkehr integriert, dass er wisse

(OLG Nürnberg 2005, 13 U 901/05)

Kommentar:

Ja, wissen tut er es wohl – aber: hatte er »Zoff« zuvor, Zeitdruck, oder war er ein typisch hochimpulsiver Junge?

Ebenso verhält es sich, wenn jemand zwischen 10 und 14 ein Stopp-Schild überfährt, v.a. , wenn die Sicht z.B. durch einen Heckenbewuchs beschränkt ist.

Die typische Problematik: ein 10 ½ Jahre altes Kind läuft hinter dem Bus »einfach« über die Straße...

Fall 3

Ohne Helm auf dem Fahrrad mit 10 Jahren war 2005 für einen Richter eine »Außerachtlassung der eigenen Interessen« und begründete eine Mithaftung des Kindes von 50 %, das auf einer privaten Garagenhof mit seinem BMX-Rad fuhr (abgeschirmt durch eine 1,6 m hohe Hecke von der Straße, von der aus ein Transporter mit 30 km/h einbog und mit dem Kind zusammenprallte).

(LG Krefeld 2005, 3 0 179/05)

Kommentar:

Kinder auch über 10 Jahren werden zwar durch Eltern, Schule, Polizeiverkehrslehrer und weitere Aufsichtspersonen wirklich seit vielen Jahren immer besser sehr früh auf die Teilnahme im Straßenverkehr umfassend vorbereitet.

Aber: entwicklungsbedingt und verschärft durch die immer »schwierigeren« Umgebungsvariablen scheint es dringlich notwendig, nochmals zu überdenken, dass gemäß § 828 Abs. 3 BGB Kinder bis zum vollendeten 18. Lebensjahr nur gemäß ihrer »Einsichtsfähigkeit« haften, d.h. sie sollen zurechnungsfähig sein mit der erforderlichen Erkenntnis der Verantwortlichkeit. Das bedeutet, dass sie bezüglich ihrer Verstandesentwicklung fähig sein müssen, das Gefährliche ihres Tuns erkennen zu können und sich der Verantwortung für die Folgen ihres Tuns bewusst sein zu können (wobei es dabei nicht auf die Steuerungsfähigkeit ankommt!)

Zusammenfassung:

Sowohl aus entwicklungspsychologischer Sicht als auch aus spezieller kinderpsychologischer Sicht im Kontext der immer schwierigeren Lebensbedingungen heute (21 Jahre nach Goslar 1991) erscheint mindestens auch die Gruppe der 10–14-Jährigen keinesfalls in dem Maß zur Verantwortlichkeit heranziehbar, wie es aktuell in der Rechtsprechung erfolgt.

Die »Verstandesreife« mit der entsprechenden Gefahrenerkennung und Unterlassung fahrlässigen Handelns ist bei vielen sicher rein »theoretisch« ab 12 Jahren schon vorhanden, wird aber situativ speziell in der unausweichlich beginnenden pubertären Entwicklung der ersten Adoleszenzstufe vorwiegend affektreguliert gestört oder beeinträchtigt, unter Umständen unmöglich (durch Ablenkung, bedingt durch innere oder äußere Reize oder mit affektbedingt überschießenden Reaktionen).

Die Entwicklungen der modernen Zeit sind nicht »rückdrehbar«, wobei natürlich vermehrte Schulungen, Helmpflicht beim Fahrradfahren, die Aktion »Sicherer Schulweg« effektive Hilfestellungen sind, aber eben das Wissen allein nicht Garantie ist für die tatsächliche situative Umsetzung, die – speziell in der einsetzenden Pubertät – im »Umbau« des Gehirns und überwiegend affektreguliert durch »kleinkindliches Denken beeinträchtigt sein kann.

Kinder und Jugendliche sind nun mal mit die schwächsten Teilnehmer im Straßenverkehr, auch wenn man sie in der Pädagogik und allgemein für achtsam und »groß genug« dafür hält, verlässliche Verkehrsteilnehmer zu sein.

Arbeitskreis II: Minderjährigenschutz versus Schutz der anderen Unfallbeteiligten –
zwei sich ausschließende Prinzipien?

Da man ja eigentlich Gesetze für Menschen macht, bleibt zu fordern, die Exkulpierung bezüglich der Haftung im Straßenverkehr bis auf das 14. Lebensjahr auszuweiten, da sie wirklich »minderjährig« sind, zumal Abs. 2a & 3 StVO nicht ausreichend erscheint, die Gefährdung der Kinder ausreichend auszuschließen »durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und Bremsbereitschaft« (nicht zuletzt, da viele Verkehrsteilnehmer wenig mit den Lebenswelten von Kindern/Jugendlichen zu tun haben).

Potentiell geschädigte Autofahrer müssten Eigenvorsorge treffen.

Literatur:

Grünke, M., 2006, zur Effektivität von Fördermethoden bei Kindern und Jugendlichen mit Lernstörungen. Eine Synopse vorliegender Metaanalysen, »Kindheit und Entwicklung«, 15, (4), Göttingen: Hogrefe.

Neuhaus, C., 1991, »Der Kinderunfall- eine Herausforderung für die Gesetzgebung und Rechtsprechung – Grenzen der Verantwortlichkeit aus kinderpsychologischer Sicht« (29. Verkehrsgerichtstag 1991, Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft S. 72-88).

Pfeiffer, Chr., 2007, »Die Pisa-Verlierer – Opfer ihres Medienkonsums«, Kriminologisches Institut Niedersachsen.

Schneider, Stefanie, 2000, »Das Einschätzen der Geschwindigkeit von Fahrzeugen durch Kinder«, fairkehr Heft 4/2000, S. 28.

Spitzer, M., 2012, »Digitale Demenz«.

Prof. Dr. Manfred Bornewasser
Institut für Psychologie, Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald

Autoren: Manfred Bornewasser, Antonia Unger (Universität Greifswald)

Theorien zur Aggression im Straßenverkehr bilden einen Spezialfall allgemeiner Theorien zur Aggression. Der Straßenverkehr stellt somit nur einen besonderen Anwendungsfall dar. Dieser Fall verdeutlicht aber eindrucksvoll, dass Aggressionen von anderen, im Erscheinungsbild ganz ähnlichen Phänomenen abzugrenzen sind, z.B. vom fehlerhaften, unaufmerksamen oder riskanten Fahren. Damit ist eine **erste zentrale These** der vorliegenden Analyse angesprochen: Aggressives Fahrverhalten stellt einen Ausschnitt in einem Kontinuum von Abweichungen dar, den es genau zu bestimmen und abzugrenzen gilt. Geschieht dies nicht, kommt es permanent zu Verwechslungen und Übergeneralisierungen.

Jedes aggressive Verhalten im Straßenverkehr ist in ein umfassendes Verkehrssystem eingebunden. Dieses Verkehrssystem wird häufig als soziales System beschrieben, in dem Menschen über Kommunikation miteinander in Beziehung treten und verkehren. Daraus wird häufig der Schluss gezogen, Aggression sei auf einen Mangel an Kommunikation zurückzuführen. Folglich sollten im Verkehrssystem die Kommunikationsbedingungen verbessert werden. Hier wird im Gegensatz dazu die **zweite These** vertreten, Verkehrssysteme sollten verstärkt im Sinne technischer Systeme begriffen werden, in denen die Fahrer durch ein Netz von Informationen gesteuert werden, die kommunikative Abstimmungen zwischen den Fahrern erübrigen und personenbezogenen Aggressionen weniger Raum geben.

Eine **dritte These** betrifft die Präventions- und Vermeidungspotenziale von Maßnahmen zur Verringerung aggressiven Fahrverhaltens. Ansatzpunkte sind im Bereich von Personen, Situationen und Technik zu suchen. Das geringste Veränderungspotenzial liegt vermutlich in den personengerichteten, ein mittleres Maß in situativen und das größte Potenzial in technischen Maßnahmen, die entweder direkt von außen auf das Fahrzeug einwirken oder von innen auf den Fahrer gerichtet sind, um ihn während der Fahrt in Richtung Regeleinhaltung zu beeinflussen. Es wird vorgeschlagen, die technischen Möglichkeiten der Telemetrie bei der Kontrolle des Fahrverhaltens zu nutzen und bei der Korrektur auf verhaltensorientierte Schulungs- und Trainingsmaßnahmen zu setzen.

Gestartet wird mit einem Versuch, die Aggression (die nicht zu verwechseln ist mit der Aggressivität) im Straßenverkehr genauer zu definieren und abzugrenzen. Im

zweiten Teil werden die einbettenden und erklärenden systemischen und personalen Hintergründe aggressiven Fahrens dargestellt und im letzten Teil wird – basierend auf den theoretischen Überlegungen – detaillierter auf vornehmlich technische und strukturelle Präventionsmaßnahmen eingegangen.

I. Aggressivität im Straßenverkehr

1) Eine definitorische Annäherung

Wir stehen im Alltag immer wieder vor dem Problem, dass wir mit Begriffen Dinge ansprechen wollen, denen zwar einerseits ein fester Vorstellungsinhalt zugrunde gelegt wird, die sich aber andererseits in verschiedenen Kontexten und bei unterschiedlichen Zielsetzungen auch immer wieder wandeln. In diesem Sinne beinhaltet jeder Begriff immer eine Selektion von Vorstellungsinhalten, die niemals den gesamten Gegenstand repräsentieren. So können bei einem systematischen Vergleich immer wiederkehrende und eher nur selten verwendete Vorstellungsinhalte unterschieden werden. Entsprechend lassen sich Differenzen in den Vorstellungsinhalten etwa zwischen Polizeibeamten, Juristen und Psychologen feststellen. Wenn im vorliegenden Artikel von Aggressionen die Rede ist, so wird damit in erster Linie eine psychologische Sichtweise vertreten, die eine ganz spezifische Menge an definitorisch relevanten Vorstellungsinhalten impliziert. Begrifflichkeiten, die aus juristischer Sicht einen festen und unverrückbaren Bedeutungsinhalt haben, können daher hier in abweichender und möglicherweise deswegen auch unpräzise erscheinender Weise verwendet werden. Erst in einem zweiten Schritt wird dann auch der Versuch unternommen, diese fachspezifische Sicht komparativ abzugrenzen und auch andere Sichtweisen zu beleuchten.

Semantisch hat der Begriff der Aggression seinen Ursprung im Lateinischen, wo er ein stark energiegeladenes Herantreten oder Annähern eines Täters gegenüber einer anderen Person oder einem Objekt meint (eine auch heute noch im Sport gebräuchliche Konnotation, wenn von einer Aggression gegen den Ball gesprochen wird). In der Psychologie wird eine Aggression allgemein als beobachtbare Handlung definiert, »deren Ziel die Verletzung eines Organismus (oder Organismus-Ersatzes) ist« (vgl. Dollard et al., 1939). Der Begriff der Aggressivität wird häufig synonym verwendet, bezeichnet jedoch genau genommen die relativ stabile Bereitschaft oder Neigung zu einem solchen aggressiven Verhalten (Meyer-Gramcko, 1997) beziehungsweise sogar eine Persönlichkeitseigenschaft (Banse, 2012). Beiden gemeinsam und entscheidend jedoch ist das »Ziel« der Gefährdung oder gar Schädigung anderer. Vor allem im Kontext des Straßenverkehrs liegt in diesem Ziel jedoch bereits das Kernproblem einer begrifflichen Eingrenzung: Wird damit ein Ziel im Sinne einer Absicht gefordert oder sollen lediglich zufällige Schädigungen ausgeschlossen werden (wie Dollard et al. in ihrer klassischen Definition meinten)? Diese Uneindeutigkeit hat relevante Auswirkungen. Zum einen offenbart sich an diesem Punkt die Diskrepanz zwischen der juristischen und der psychologischen Auslegung der »Aggression«. Zum

anderen aber hat eine definitorische Festlegung auch ganz praktische Konsequenzen, etwa wenn es zu bestimmen gilt, ob der Vorwurf eines aggressiven Verhaltens im Straßenverkehr überhaupt angemessen ist oder ein Verkehrsteilnehmer ein gefährdendes »Aggressionspotenzial« (wie im Wortlaut von § 11 Abs. 3 Nrn. 6 und 7 FEV) aufweist (aus dem Potenzial wäre dann abzuleiten, dass diese Person häufig und in verschiedenen Lebenskontexten zu aggressiven Verhaltensweisen neigt, woraus dann wiederum weitergehend zu schlussfolgern wäre, dass man prüfen sollte, ob sie nicht vom Verkehr ausgeschlossen werden sollte).

Im Bemühen um eine angemessene Begriffsbestimmung kann man zunächst rein objektivistisch vorgehen und jedes normabweichende und zudem gefährdende Verhalten als Aggression beschreiben. Mit Bösser (1987) etwa wären Aggressionen dann alle direkt beobachtbaren Vorkommnisse wie dichtes Auffahren, Annähern mit hoher Geschwindigkeit, Hupen, Bedienen der Lichtthupe oder Schneiden. In diesem Fall werden mit dem Begriff einfach alle riskanteren Fahrmanöver im Straßenverkehr unter den Begriff subsumiert, entscheidend ist allein das objektive Gefährdungspotenzial einer Handlung. Dieser Lesart folgt gleichfalls z.B. die amerikanische National Highway Traffic Safety Administration, die aggressives Fahren als Handlungsform definiert, »that endangers or is likely to endanger persons or property« (1998). Auch Ellinghaus (1986) begreift aggressiv rücksichtsloses Verhalten auf Autobahnen verstärkt objektiv, indem er beobachtbare Verhaltensweisen wie dichtes Auffahren, Blockieren der linken Spur, rechts überholen, Lückenspringen, unangemessenes Schnellfahren oder ein knappes Einscheren in den Vordergrund rückt. Es geht darum, objektive Gefährdungsrisiken unabhängig von der subjektiven Seite des Handelns abzuwägen. Gerade im verkehrsrechtlichen Kontext wird auf den ersten Blick häufig eine solche Einengung des Begriffes vorgenommen und aggressives Verhalten im Zusammenhang mit vermeintlich entsprechenden sanktionsrelevanten Verkehrsverstößen häufig automatisch bejaht. Drängler und Raser, je nach Ausgangspunkt aber auch Verkehrsteilnehmer mit erhöhter Unfallhäufigkeit oder Punkteanzahl in Flensburg – sie alle bekommen häufig unmittelbar den Stempel »aggressiv« aufgedrückt.

Alternativ kommt eine subjektivistischere Vorgehensweise in Betracht, die zusätzlich zu objektiven Kriterien auch eine Absicht oder Zielsetzung erfordert. So zeichnet sich nach Ellinghaus (1986) die Aggression dadurch aus, dass z.B. ein Fahrer unter Missachtung der Rechte anderer versucht, seinen Fahrstil durchzusetzen und sich Vorteile zu verschaffen. Wurde ein gefährdender Regelverstoß festgestellt, stellt sich aus der Perspektive des Opfers oder auch eines unbeteiligten Dritten die Frage, ob es dem Willen des aggressiven Fahrers entsprach, einen anderen Verkehrsteilnehmer zu gefährden, zu schädigen oder gar zu verletzen, oder ob dieses Verhalten aus Fahrlässigkeit oder Leichtfertigkeit oder gar nur aus Unaufmerksamkeit, einem ungewollten Fahrfehler oder einer Fehleinschätzung der Verhältnisse heraus erfolgte. In dieser subjektiven Komponente liegt der Kern psychologischer Begriffsannäherungen. Entscheidend ist hier weniger die im Verkehr objektiv belegbare Gefährlichkeit oder Gefährdung, sondern die vom »Täter«

verfolgte Absicht. Wichtig ist jedoch der Hinweis, dass es sich nicht um eine Absicht im juristischen Sinne, also ein Wissen und Wollen des aggressiven Verhaltens bzw. des damit verbundenen Ziels, handeln muss (wohl aber kann), sondern auch solche Zielsetzungen gemeint sind, die dem jeweils Handelnden nicht unmittelbar bewusst sind. Gemeint sind also eher psychologische »Motive«.

Diese unterschiedliche Perspektive offenbart, dass es sich bei der Aggressivität aus objektivistischer und aus subjektivistischer Perspektive nur auf den ersten Blick um deckungsgleiche Konstrukte handelt. Beide Lesarten überschneiden sich, streben jedoch aus unterschiedlichen Richtungen auf denselben Kern und setzen auch in der Praxis unterschiedliche Schwerpunkte. Die erste Lesart kommt der verkehrsrechtlichen Betrachtung, die zweite Lesart der psychologischen Betrachtung näher. Der Kern der Vorstellungsinhalte ist vermutlich weitgehend identisch (z.B. Gefährdung, Kontrollierbarkeit des Handelns), der Jurist betont hingegen stärker die Normabweichung, während der Psychologe die Motivlage oder die Disposition betont. Im Kontext des psychologischen Handlungsverständnisses sind für die Bestimmung des Begriffes Aggression beide Komponenten – eine objektive und eine subjektive – unerlässlich. Ansonsten müssten ja bereits riskantere Überholmanöver als Aggression bewertet werden. Insofern kann von aggressivem Verhalten also nur gesprochen werden, wenn zumindest in Ansätzen eine Schädigungsabsicht erkennbar ist.

Aus psychologischer Sicht liegen Aggressionen folglich vor, wenn folgende Merkmale zutreffen:

- (1) *(energiegeladene) Handlung*
- (2) *Normabweichung*
- (3) *Dadurch Entstehung einer Gefährdungslage, drohende Schäden an Personen oder Objekten*
- (4) *Handlungswille/Intention (Inkaufnahme oder sogar Beabsichtigung dieser negativen Folgen)*

2) Die Erfassung aggressiven Verhaltens

Diese zugleich objektiv beobachtbare und subjektive (also motiveleitete) Aspekte umfassende Betrachtungsweise ist aus dem Blickwinkel der Psychologie zwar sinnvoll, doch deutet sich hier zugleich das zentrale Dilemma der psychologischen Aggressivitätsforschung an. Dieses kommt im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr ganz besonders deutlich zum Tragen und scheint eine praktikable Balance zwischen beiden Kriterien notwendig zu machen. Denn sprechen wir von Aggression, so müssen wir nach oben Gesagtem genau differenzieren, was über nicht beobachtbare, psychische Mechanismen (z.B. Motive, Intentionen) kontrolliert wird und was sich objektiv beobachtbar im Verhalten zeigt. Zwar wird beides durch den Beobachter in einem Akt der Interpretation oder Konstruktion zusammengefügt (vgl. Bornwasser, 1998), doch lässt sich aus einer einmaligen Beobachtung kaum verlässlich ableiten, ob z.B. der ereignismäßig geringe Abstand auf Intention, Unachtsamkeit oder Unvermögen zurückzuführen ist. Insbesondere die Erfassung von Aggressivität (als Disposition, in vergleichbar ärgerlichen Situationen über

verschiedene Lebenskontexte oder zumindest unterscheidbare Einzelfälle hinweg aggressives Verhalten zu zeigen) setzt zum einen die Möglichkeit wiederholter Beobachtung voraus, zum anderen erfordert es einen Rückschluss auf innere Vorgänge des Fahrers, die auch in anderen Lebenskontexten identisch sind. Dieser Rückschluss ist aber im Straßenverkehr kaum möglich, weshalb direkt empirisch beobachtbare Aggressionen und Aggressivität auch nur selten untersucht werden. Diese Schwierigkeiten waren es vermutlich auch, die viele Forscher im Laufe der Zeit davon abgehalten haben, Aggressionen in sog. »naturalistic driving studies« (vgl. Vollrath und Krems, 2011) zu untersuchen. Eine Aussage darüber, ob die Aggressionshäufigkeit in den letzten Jahren zu- oder abgenommen hat, ist aus diesen Gründen kaum zu treffen. Zwar kann man Unfälle, Abstände und Geschwindigkeitsüberschreitungen objektiv messen, wie es auch Ellinghaus und Steinbrecher (2000) dokumentieren, Aggressivität ist damit aber noch nicht erfasst.

Auch Befragungen helfen kaum weiter. Dies hat mehrere Gründe: Zum einen sind Aggressionen kein besonders angesehenes Benehmen, weswegen Fahrer eine entsprechende Zielsetzung eher leugnen und sozial erwünscht antworten werden. Zudem kommt es zu einer anderen bekannten Verzerrung, dem sog. Actor-Observer-Bias (vgl. Otten und Mummendey, 1999): Die Beobachter eines bestimmten Verhaltens führen dieses vornehmlich auf interne Gründe wie Motive, Entscheidungen oder Vorsätze des Handelnden zurück, während die Akteure selbst Gründe außerhalb ihrer Person, etwa die Unübersichtlichkeit der Situation oder das Fahrverhalten dritter Verkehrsteilnehmer, anführen. Die Folge ist, dass die einzelnen Verkehrsteilnehmer anderen schneller eine aggressive Gesinnung zuschreiben als sich selbst.

Ein entscheidender Punkt betrifft den Zweck solcher Untersuchungen: Akademische psychologische Forscher untersuchen Häufigkeiten und suchen dazu passende psychologische Erklärungen, aus denen sie Empfehlungen ableiten. Sie fokussieren dabei normale Fahrer in kritischen Fahrsituationen und stellen fest, in welchen Relationen sich Abweichung und Normbefolgung bewegen. Juristen und psychologische Berater im Kontext des Verkehrssystems hingegen haben eine ganz andere Zielstellung vor Augen: Sie wollen einmal spezifische Verhaltensweisen, von denen anzunehmen ist, dass sie mit höheren Gefährdungsrisiken verbunden sind, per Gesetz verbieten und dadurch unterdrücken (das führt dann zur Auflistung von Katalogen wie im § 315c StGB). Sodann suchen sie nach Möglichkeiten, auffällige Aggressoren im Straßenverkehr zu identifizieren und sie spezifischen Interventionen zuzuführen, die über die MPU oder Beratungsangebote vermittelt dann vom Ausschluss aus dem Verkehrssystem bis hin zu einfachen Erziehungsmaßnahmen reichen. Der psychologische Aggressionsbegriff erscheint hier als Hemmnis, weil der Nachweis des schädigenden Motivs schwierig ist, während ein mehr objektivistischer Aggressionsbegriff, der allein auf die z.B. aus Statistiken der Versicherungsunternehmen ableitbaren Risiken abzielt und die faktischen Vorkommnisse fokussiert, von dieser Problematik befreit ist. Deswegen ist die »objektive Beobachterperspektive«, aus der Juristen bestimmte Verhaltensweisen häufig betrachten, auch hier

durchaus sinnvoll und berechtigt im Sinne eines schnellen Zugangs zum Konstrukt der Aggression. Es geht darum, einen stabilen Verhaltenskanon rund um diesen Begriff zu bestimmen, um ein höchstmögliches Maß an Rechtssicherheit und Entscheidungskonsistenz zu erreichen. Ausgehend von diesen Fakten wird sodann in einer MPU durch Psychologen auch nur noch ermittelt, welche motivischen Hintergründe das Fahrverhalten prägen (ob es sich gar um einen psychopathischen Täter handelt) und welche Chancen bestehen, dass sich ein Fahrer zukünftig an die bestehenden Verkehrsvorschriften hält. Das zentrale Problem liegt hier in der psychologischen Diagnostik und der Verhaltensprognose: Wie sicher ist man sich hinsichtlich seiner Diagnose, der daraus abzuleitenden Maßnahmen und der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis zu einem späteren Zeitpunkt? Diese unterschiedlichen Zielsetzungen von Forschern und Anwendern führen wie bereits dargelegt dazu, dass ganz unterschiedliche Vorstellungsinhalte mit der Aggression verknüpft werden.

3) Aggressives Verhalten im Straßenverkehr

Obleich bereits vom Straßenverkehr die Rede war, soll vorliegend auf dessen Besonderheiten eingegangen werden. Von Aggression im Straßenverkehr kann nur dann gesprochen werden, wenn die beschriebenen vier Merkmale sich auch in einem Straßenverkehrssetting aufzeigen lassen. Drei Aspekte sind hier von entscheidender Bedeutung:

- (1) *Das Straßenverkehrssetting beschreibt ein geordnetes und geregelter System, das autonomen Akteuren zur Realisierung ihrer Fortbewegungs- oder Transportziele dient.*
- (2) *Behinderungen und Gefährdungen treten durch ein von einem Fahrer gelenktes KFZ oder anderes Verkehrsmittel ein, wobei die Gefährdung durch die Formel »Masse mal Geschwindigkeit im Quadrat« operationalisiert wird.*
- (3) *Beteiligt sind mehrere, zumindest aber zwei Akteure, die sich in einer dyadischen Interaktion begegnen.*

Mit dem ersten Punkt wird angedeutet, dass die Aggression eines Fahrers, der sein Fahrzeug steuert, in eine spezifische Verkehrsumwelt eingebettet ist, die durch geeignete, KFZ-Bewegungen ermöglichende Strukturen sowie durch andere Verkehrsteilnehmer geprägt ist. Fahrer, Fahrzeug und Verkehrsumwelt sind die zentralen Elemente des Verkehrssystems. Der Fahrer nutzt sein KFZ im Verkehrssystem mit begrenzten räumlichen Ressourcen, das durch zahlreiche Merkmale wie Geschwindigkeitsbegrenzungen, Überholverbote, Mehrspurigkeit, Verkehrsdichte oder eingeschränkten Verkehrsfluss (wie beim Stau) geprägt ist. Der Fahrer kann sich innerhalb dieses Systems mit seinem KFZ frei bewegen und seine Fahrwege, seine Fahrmanöver und seine Fahrgeschwindigkeiten selbst bestimmen.

Die Gefährdung muss zudem verkehrsspezifisch sein. An diesem Punkt wird noch einmal besonders deutlich, wie wichtig definitorisch auch die tatsächliche, objektive Gefährdung im Rahmen des Aggressionsbegriffs ist. Denn Aggression bedeutet auch, dass ein KFZ letztlich als gefährliches Werkzeug verwendet wird, da

es aufgrund seiner Masse und Geschwindigkeit generell geeignet ist, erhebliche Sach- oder Körperschäden herbeizuführen. In enger Verbindung damit erfolgen häufig zusätzlich beleidigende Kommentierungen des Fahrverhaltens anderer Fahrer. Sie besitzen zwar nicht das Gefährdungspotenzial eines schnell fahrenden KFZ, können aber durch Beeinträchtigungen der Aufmerksamkeit zu Gefährdungen, zu Fehlern und damit zu Unfällen führen. Die eigentliche Besonderheit der Aggression im Straßenverkehr liegt dennoch darin, dass ein Fahrer sein Fahrzeug nutzt, um es zur Durchsetzung der eigenen und zur Zurückdrängung der fremden Interessen einzusetzen. Beschimpfungen und Beleidigungen treten überall auf und sind in keiner Weise verkehrsspezifisch, sie können aber im Einzelfall als zusätzliche Indikatoren für die Diagnose eines generellen Defizits im Bereich sozialverträglichen Verhaltens herhalten.

Zuletzt tritt Aggression immer in einem interaktiven Kontext auf. Infolge des Zusammenwirkens vieler Verkehrsteilnehmer kommt es im Verkehr zu einer Abfolge zahlreicher dyadischer Fahrer- und Fahrzeugkonstellationen (Überholen, Bremsen, Ausweichen, Einreihen), die mit zeitlichen und räumlichen Konflikten und Gefährdungen verbunden sein können. Auch jeder Aggression liegt eine dyadische Interaktion zugrunde. Wo es keinen anderen Fahrer gibt, kann es auch keine Aggression geben. Deswegen stellt es auch noch keine Aggression dar, wenn ein Verkehrsteilnehmer seine Wut auf einer leeren Fahrbahn »ausfährt« oder wenn er nachts wie Michael Ballack mit weit überhöhter Geschwindigkeit durch einen menschenleeren Ort fährt. Beides schließt nicht aus, dass ein solches Verhalten als eine Übertretung oder gar wie in Spanien als Straftat bewertet wird.

Folge dieser weitergehenden Eingrenzung ist, dass bestimmte Verhaltensweisen oder Vorkommnisse im Straßenverkehr nicht mehr als Aggression bzw. als Ausdruck von Aggressivität verstanden werden können. Das gilt vor allem für:

- (1) *Zufallsereignisse, bei denen es zu (Beinahe-)Unfällen kommt (Beispiel: Ein Reifendefekt führt zum Ausbrechen des Fahrzeugs)*
- (2) *Nicht intendiert schädigendes Verhalten im Sinne eines »nur« normabweichenden Verhaltens durch riskante Fahrweisen (z.B. knappe Überholmanöver, spätes Bremsen beim Auffahren)*
- (3) *Handeln in Situationen, in denen kein anderer Verkehrsteilnehmer beteiligt ist*
- (4) *Ungefährliche KFZ-Bewegungen außerhalb des fließenden Verkehrs, etwa »unbeholtenes« Einparken oder ein langsames Hineindrängeln in eine Schlange vor einer Baustelle*

Nicht als aggressives Verkehrsverhalten subsumierbar sind dieser Aufzählung zufolge viele Formen des »riskanten« Fahrens, etwa Unterschreitungen des Sicherheitsabstands und zu schnelles Fahren. Nach Ellinghaus (1986) symbolisieren solche Verhaltensweisen eher eine fahrlässige Gefährdung und weniger ein aggressives Sich-durchsetzen-Wollen. Aggression im Straßenverkehr liegt also selbst bei einer objektivistischen Betrachtung erst bei besonderen Fahrmanövern, nicht schon bei jedem normabweichenden Verhalten, also etwa jeder Geschwindigkeitsüberschreitung vor.

Unfälle stellen nicht zwingend eine kausale Folge von Aggressivität dar. Sie können zwar ineinander verkettet sein, stehen aber nicht notwendigerweise in einem Kausalverhältnis zueinander. (Instrumentelle) Aggressivität schließt den Unfall als ein Vorkommnis, in das auch ich selbst als Geschädigter einbezogen bin, fast *per definitionem* aus. Aggressives Fahren dient der Erlangung eines meist positiv besetzten Zieles, das ich durch aggressives Handeln schneller oder besser erreichen kann. Unfälle gehen meist auf Fahrfehler, keinesfalls immer auf aggressives Verhalten zurück. Wenn doch, so ist die Aggression i.d.R. nur indirekt Ursache für den Unfall. Sie führt dazu, dass man sich selbst nicht mehr korrekt einschätzen kann und damit zu Kontrollverlust. Unfällen liegt weniger Intention als vielmehr Unvermögen, eine Überschätzung der eigenen Kontrollfähigkeiten (etwa infolge von Alkoholkonsum) oder aber Unaufmerksamkeit zugrunde.

Was also kann nach diesen definitorischen Überlegungen noch als Aggression verstanden werden? Aggressionen sind Gefährdungen anderer Fahrzeuge, also Manöver, die gleichermaßen objektiv riskant wie subjektiv von einem Schädigungsmotiv geleitet gegen einen anderen Fahrer gerichtet sind und die sich meist über eine längere Sequenz der dyadischen Interaktion entwickeln. Typische Beispiele können sein: das Drängeln mittels sehr dichtem Auffahren und wiederholter Licht- und Tonsignalnutzung, das abrupte Abbremsen im fließenden Verkehr, nachdem sich dieses KFZ zuvor als Verkehrshindernis »breit gemacht« hat oder das Rechts-Überholen, nachdem man zuvor über eine längere Phase von einem KFZ aufgehalten wurde. Eine umfassende Liste potenziell aggressiver Verhaltensweisen liefern z.B. Maag, Krüger et al. im BAST-Bericht M 151 (2003), wobei in dieser Liste letztlich mehr der Risikoaspekt betont wird, die besondere Motivlage aber aus der Beschreibung der Verhaltenssequenzen zu erschießen ist. Keine dieser Verhaltensweisen ist also automatisch aggressiv.

4) Die Ursachen aggressiven Verhaltens im Straßenverkehr

Aggressives Verhalten hat nicht nur subjektive und objektiv beobachtbare Bestandteile, es impliziert auch die Vorstellung einer Ursache und eines Objekts, auf das die Aggression gerichtet ist. Sie kommt nicht aus dem Nichts, sie hat einen Ursprung und ein Ziel, und häufig vereinen sich beide in einer Person. Erst löst diese Verursachungsquelle direkt oder indirekt die Aggression aus, dann wird sie zum Gegenstand der aggressiven Reaktion.

Die Ursache für Aggressionen liegt gewöhnlich darin, dass das Erreichen eines libidinös besetzten Zieles, von dem man sich nicht abbringen lassen will, behindert wird. Man möchte etwas erreichen, das einem Freude bereitet – »Joyriding« – oder Gewinn bringt. Gefährdet ein anderer Fahrer dieses Ziel, weil er sich mit seinem Fahrverhalten zum Hindernis macht, entsteht ein Frustrationserlebnis, das i.d.R. mit einem hohen Maß an emotionaler Energiefreisetzung oder Instigation einhergeht. Diese Energie wird gegen den Behinderer gerichtet, um die Barriere zu beseitigen. Die Aggression bildet quasi einen Umweg, den ein Fahrer auf seinem

Weg zum Ziel einlegen muss. Eine ausführliche Beschreibung des typischen Funktionszyklus des aggressiven Verhaltens liefert das allgemeine Modell der Aggression von Anderson und Bushman (2002).

Die Aggression richtet sich i.d.R. nicht gegen das definierte (Straßenverkehrs-) Setting selbst, da man sich auf dieses zunächst eingelassen hat, sondern gegen den »Anderen«, der einen in diesem Setting vermeintlich einschränkt. Erst der Fokus auf den einzelnen Fahrer bringt das Fass zum Überlaufen. In diesem Sinne lösen auch Staus direkt keine interpersonelle Aggressivität aus und auch eine zunehmende Verkehrsdichte nicht. Man weiß, was auf einen im Straßenverkehrssystem zukommen kann und stellt sich auch auf vielfache Formen von Behinderung erst einmal ein. Von daher löst auch Stress i.d.R. kein aggressives Verhalten gegen spezifische Personen aus. Allerdings besteht bei erhöhter Erregung immer die Gefahr, dass man sich infolge geringer Belastbarkeit schneller provoziert fühlt und impulsiv reagiert (vgl. Zillmann, 1979).

Der interpersonelle Ursprung von Aggressionen kommt auch in einem weiteren Aspekt zum Tragen: Ursache der Aggression sind selten unvermeidbare Geschehnisse. Man wehrt sich nicht aggressiv gegen eine Behinderung durch einen anderen, wenn diese Behinderung unvermeidbar war (z.B. bei einem plötzlichen Bremsmanöver, weil der vorausfahrende Fahrer in einen Unfall verwickelt ist). Aggressives Verhalten wird erst dann eingesetzt, wenn man der Auffassung ist, von einem anderen Fahrer ohne erkennbare Not unangemessen eingeschränkt worden zu sein, etwa, wenn dieser nicht auf die rechte Spur ausweicht, obwohl sie frei ist.

5) Formen der Aggression

Zu berücksichtigen ist jedoch, dass Aggression und Aggressivität viele Ursachen und Formen kennen. Erkennbar wird die Aggression hier vornehmlich als instrumentelles Handeln begriffen. Die Aggression ist Mittel, man möchte mit ihr ein Ziel erreichen, das ohne den Einsatz dieses unerlaubten Instruments schwerer zu erreichen wäre. Der aggressive Fahrer möchte schneller sein, er möchte früher am Ziel ankommen und meint, dass er dieses Ziel durch aggressives Verhalten besser realisieren kann. (Denkbar ist auch, dass er den anderen Teilnehmer in der konkreten Situation zurechtweisen oder sich rächen will, weil er sich durch ihn behindert fühlt. In jedem Fall aber wird das aggressive Verhalten als Mittel eingesetzt.) Angestrebt werden dabei nicht in erster Linie die Schädigung oder der Schmerz des Opfers (wie es bei rein feindseligen Aggressionen der Fall ist), obgleich sie als Mittel zum Zweck oft billigend in Kauf genommen werden (in dieser Spielart von Aggression nähert sich die subjektive Komponente sichtlich einer Absicht im juristischen Sinne an; vgl. auch Banse, 2012).

Doch naturgemäß ist auch feindselige Aggressivität (hot aggression, hostile aggression, vgl. Feshbach, 1964; impulsive aggression, vgl. Anderson und Bushman, 2002) im Straßenverkehr anzutreffen. Ihre Ursache und Ausdrucksform sind starke emotionale Ausbrüche wie Wut oder Zorn, man möchte den erfahrenen Ärger an jemandem auslassen. Und obwohl vorliegend vor allem instrumentelle Aggressionen

beschrieben werden, ist eine eindeutige Abgrenzung gerade im Straßenverkehr nur schwer zu vollbringen und auch nicht notwendig. Kaum wird dort eine nüchtern instrumentalisierte Aggression anzutreffen sein und sicher auch nur selten eine rein emotionale, die nur die Schädigung des Opfers verfolgt. Positiv erlebte distale Zielerreichung und negativ erlebte proximale Behinderung in Verbindung mit richtungsgebendem Ärger sind zusammen die entscheidenden Impulse. Die begriffliche Kette von Autonomie – Zielverfolgung – Frustration – Ärger – Aggression und Belohnung bildet daher auch den Kern einer modernen interaktiven Aggressionsforschung, die die traditionelle Unterscheidung von instrumenteller und impulsiver Aggression aufgibt.

Dass Aggression im Straßenverkehr überhaupt instrumentell eingesetzt werden kann, gibt Anlass für einen ersten kritischen Hinweis: Offenbar kann ein Fahrer dieses Mittel relativ unbesorgt einsetzen, weil er (häufig zu Recht) davon ausgeht, dass es infolge der Flüchtigkeit und Anonymität der Situation, der fehlenden objektiven Belege und der geringen Wahrscheinlichkeit einer Anzeige nicht zu negativen Konsequenzen kommt. Die Aggression erfährt nur selten eine Sanktion, damit fällt ein entscheidendes hemmendes Moment in der Kalkulation von Kosten und Nutzen aus. Im subjektiven Kalkül lohnt sich die Aggression angesichts geringer Entdeckungs- und Sanktionswahrscheinlichkeit augenscheinlich nach wie vor, auch wenn der Zeitgewinn oftmals vernachlässigenswert ist.

Daneben ist ein weiterer Gesichtspunkt erwähnenswert: Es gibt Fälle, in denen sich die aggressiven Fahrer fast nie einem Ahndungsrisiko aussetzen, weil sie nicht aktiv durch Drängeln oder Lichthupen gefährden, sondern durch Formen passiver Aggression, wenn etwa ein Fahrer trotz vielfacher Hinweise auf Überholwünsche auf der Spur bleibt und z.B. den nachfolgenden Fahrer zwingt oder nötigt, gegen seinen Willen langsam zu fahren. Viele Formen erzieherischen Verhaltens im Straßenverkehr lassen sich als solche passiven Aggressionen darstellen, die auch zu erheblichen Konflikteskalationen und Gefährdungslagen beitragen.

Ein Zwischenfazit: Aggressionen im Straßenverkehr betreffen (in erster Linie) solche unangemessenen Verhaltensreaktionen, die andere Personen dazu bewegen sollen, im fließenden Verkehr ihre Behinderung aufzugeben und ihr Fahrzeug anders zu führen als sie es aktuell tun. Ein Fahrer versucht so, seinen Fahrstil gegenüber einem anderen Fahrer durchzusetzen und diesen zu einer Reaktion zu veranlassen, die er freiwillig nicht gezeigt hätte. Dadurch erfolgt eine Benachteiligung oder Gefährdung für diesen Fahrer, die vor allem darin liegt, dass Sach- und Personenschäden drohen. Sie müssen zwar nicht eintreten, es muss jedoch ein objektiv bestimmbares Gefährdungsrisiko aufzeigbar sein. Ähnlich wie bei Fahrfehlern nicht immer eine Katastrophe heraufbeschworen wird, so führen auch Aggressionen nicht immer zu Katastrophen. Man denke an das Schweizer-Käse-Modell von Reason (1992): Erst wenn viele Löcher für die Fehler- oder Aggressionsauswirkungen günstig zueinander liegen, kommt es zur Katastrophe.

II. Personale und systemische Bedingungen aggressiven Verhaltens im Straßenverkehr

Aggressives Verhalten stellt diesen Überlegungen zufolge eine durch einen frei agierenden Fahrer in einer dyadischen Interaktion unter Einsatz des KFZ intendierte Beeinträchtigung, Nötigung oder Schädigung im Kontext eines geregelten Verkehrssystems dar, nachdem es zuvor zu einem Frustrationserlebnis gekommen ist. Es stellt sich die Frage, welche besonderen Bedingungen der beteiligten Fahrer und des Verkehrssystems dazu beitragen, dass es zu aggressiven Fahrmanövern kommt.

In einem ersten Abschnitt wird näher auf den dispositionellen Hintergrund aggressiver Fahrer eingegangen. Dispositionen stellen stabile Handlungsbereitschaften dar, die eine Klasse konsistenter Reaktionen umfassen, die in Abhängigkeit von situativen Gegebenheiten in verschiedensten Lebenskontexten ausgelöst werden. In diesem Sinne beschreibt die Aggressivität eine Disposition zu gelerntem aggressivem Verhalten, das sich in verschiedenen Lebenskontexten mit ähnlicher Struktur manifestiert. Aggressivität äußert sich nicht permanent im Verhalten, sondern nur dort, wo spezifische Auslösebedingungen vorliegen bzw. wahrgenommen werden. Die Persönlichkeitsdisposition interagiert also mit den situativen Gegebenheiten. In diesem Sinne tritt aggressives Fahrverhalten nur dann auf, wenn spezifische Persönlichkeitsdispositionen in das Verkehrssystem eingebracht werden und dort auf konkrete Ereignisse stoßen, die ein verstärkt impulsives und schädigendes Verhalten auslösen. Differenzen bestehen hinsichtlich des Ausmaßes an Aggressivität: Es ist damit zu rechnen, dass Fahrer mit hoher Aggressivität sowohl mehr Situationen als frustrierend erleben als auch mehr Aggressionen von hoher Intensität zeigen.

In einem zweiten Abschnitt wird dann weiter auf die systemischen Hintergründe aggressiven Fahrverhaltens eingegangen. Dabei wird zwischen den sozialen und den technischen Systemanteilen unterschieden, wobei erstere mehr durch kommunikative und letztere mehr durch informationelle Vorgänge gesteuert werden. Beide Systemanteile sind in der Realität nicht zu trennen. Dennoch verweisen Aggressionen verstärkt auf Aspekte des sozialen Systems, weil sie interpretative Vorgänge während des autonomen, dyadischen Interagierens im Verkehr betonen, die zu der Annahme verleiten, dass aggressive Fahrmanöver instrumentell nützlich oder auch gerechtfertigt sind. Im technischen System, das verstärkt auf Steuerung und Kontrolle der Fahrzeuge basiert und damit die autonomen Entscheidungen eines Fahrers einschränkt, sich jederzeit nach eigenem Willen frei und ungehindert mit seinem Fahrzeug zu bewegen, werden Aggressionen als dominante Fahrmanöver gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern zu unterdrücken versucht. Eng damit verbunden sind Vorstellungen, wie Aggressionsbekämpfung in beiden Systemen zu betreiben ist: Im sozialen System sind verstärkt die dispositionellen Hintergründe der autonomen Entscheidungen zu aggressivem Verhalten zu thematisieren und zu gestalten, während im technischen System vor allem das regelkonforme Verhalten und die Verhaltenskontrolle im Mittelpunkt stehen.

1) Personelle Bedingungen aggressiven Handelns und Fahrens

Infolge der Interaktion von Person- und Situationsfaktoren fällt es im Straßenverkehr schwer, aggressives Verhalten zu erfassen und auf seine Ursachen zu beziehen. Das hat seinen Grund zum einen darin, dass die abhängige Variable »Aggression« kaum in Anwesenheit von Forschern realisiert wird, zum anderen lässt sich in der Psychologie die erste unabhängige Variable »Persönlichkeitsmerkmal« kaum von der zweiten unabhängigen Variablen »Situation« trennen. Beide interagieren miteinander und konkretes Verhalten gilt als eine Funktion von Person und Umwelt. Anders wäre es nicht zu erklären, das sich manche Fahrer in der identischen Situation an Regeln halten und andere nicht, manche frühzeitig auf die Bremse steigen und andere bis auf wenige Dezimeter auffahren.

Niemand zweifelt daran, dass sich Menschen unterscheiden. Dennoch wird von allen verlangt, dass sie sich im Straßenverkehr in ähnlicher Weise zu verhalten haben, weil vorausgesetzt werden kann, dass trotz aller dispositionellen Vielfalt fast alle Menschen in der Lage sind, vorgegebene Regeln einhalten und auf Aggressionen verzichten zu können. Es ist folglich eher eine Frage des Wollens als des Könnens: Menschen wollen sich nicht an Regeln halten, suchen ihren Vorteil und nehmen im Fall von Aggressionen auch ganz bewusst Gefährdungen in Kauf oder streben sie sogar an. Die entscheidende Frage ist, ob es gelingt, diese Menschen zu identifizieren und sie z.B. präventiven Programmen zuzuführen oder aber auch sie für längere Zeit vom Verkehr auszuschließen.

Direkt auszuschließen vom Verkehrssystem sind zunächst all diejenigen Personen, bei denen sicher ist, dass sie sich nicht an Regeln halten können. Hier liegt das zentrale Arbeitsgebiet der Diagnostiker (vgl. Glitsch und Bornwasser, 2012). Bei Verdacht auf ein erhöhtes Aggressionspotenzial, welches mit wiederholten Gefährdungen anderer Personen in verschiedenen Lebensbereichen einhergeht, darf seit einigen Jahren eine Medizinisch-Psychologische Untersuchung angeordnet werden, die einen Ausschluss vom Erwerb oder einen Entzug des Führerscheins zur Folge haben kann. Beispiel ist ein junger Mann, dessen Fall durch die Gazetten ging. Er wurde nach erfolgter Untersuchung und Feststellung einer Dissozialität vom Führerscheinerwerb ausgeschlossen. Daraufhin machte er den Führerschein in Tschechien und dieser musste auf der Basis von europäischem Recht in Deutschland auch anerkannt werden. Andere Beispiele sind die auffälligen Intensivtäter, die bereits mehrfach Verkehrsregeln gebrochen haben und auch mit anderen Straftaten wie Körperverletzungen assoziiert sind. Diese Gruppe, die nicht genau zu bestimmen ist, umfasst aber nur einen minimalen Bruchteil von wahrscheinlich nicht einmal 0,1 % aller Führerscheinbesitzer. Sie sollen hier nicht Kern der Überlegungen sein.

Im Zentrum stehen hier die 99,9 % Fahrzeugführer, die sich mehr oder weniger unauffällig im Straßenverkehr bewegen und immer mal wieder aggressives Verhalten zeigen, also versuchen, ihre eigenen Interessen gegen die Interessen anderer durchzusetzen und dabei auch Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer in Kauf nehmen, die jedoch nicht regelmäßig erwischt werden. Es stellt sich die Frage, aufgrund welcher Persönlichkeitsmerkmale sich solche Aggressoren von Nicht-Aggressoren im

Straßenverkehr einigermaßen zuverlässig unterscheiden lassen. Entscheidendes Erfolgskriterium ist dabei die Möglichkeit genauer Vorhersagen: Es muss einem Diagnostiker gelingen, vorab zu erkennen, welche Eigenschafts- oder Persönlichkeitsstruktur stabil mit Aggressionen im Straßenverkehr verknüpft ist. Wenn erst eine Aggression beobachtet werden muss, um auf ein Persönlichkeitsmerkmal zu schließen, dann droht rasch ein Zirkelschluss nach der Art: Weil er aggressiv gefahren ist, muss er auch ein aggressiver Typ sein. Abstraktere Merkmale wie Sensationsneigung oder Risikobereitschaft hingegen sind keine aggressionsspezifischen Verursacher: Sie können vielfältige riskante Fahrmanöver auslösen, die wiederum unter Umständen auch Regelabweichungen wie Geschwindigkeitsübertretungen zur Folge haben. Doch keine dieser Merkmalskategorien erlaubt auch einen unzweifelhaften Schluss auf (sogar überdauerndes) aggressives Fahrverhalten. Man würde in einem solchen Fall Gefahr laufen, viele Fahrer vom Verkehr auszuschließen oder einer präventiven Behandlung zu unterwerfen, die tatsächlich nur selten aggressives Fahrverhalten zeigen.

Generell lassen sich drei Klassen von personenbezogenen Merkmalen unterscheiden:

- Merkmale, die Menschen dazu veranlassen, sich im Leben generell riskant zu verhalten (z.B. Rikosportarten auszuüben, Abenteuerurlaube zu machen, Finanzspekulationen zu betreiben) und sich entsprechend auch im Verkehr zu verhalten. Hierzu zählen etwa Merkmale wie die Risikoneigung (risk seeking) oder die Sensationslust (sensation seeking, vgl. Zuckerman, 1994), die z.B. in Geschwindigkeitsübertretungen oder im Fahren unter Alkoholeinfluss enden und darüber bei Unaufmerksamkeit zu nicht beabsichtigten Unfällen führen können.
- Merkmale, die Fahrer dazu veranlassen, sich in bestimmten Fahrsituationen zu ärgern und daraus abgeleitet aggressives Verhalten gegenüber dem frustrierenden Fahrer zu zeigen. Grundlegend ist der Bezug auf die eine solche Krise auslösende Person des Fahrers. Hierzu zählen Merkmale wie driving anger (vgl. Deffenbacher, Oetting und Lynch, 1994), Irritationsneigung (vgl. Chliaoutakis et al., 2002) oder Rücksichtslosigkeit (vgl. Arnett, Offer und Fine, 1997), die reaktiv zu Gefährdungen oder Schädigungen führen, sodann aber auch wieder Unfälle auslösen können.
- Merkmale, die letztlich dazu beitragen, dass Fahrer Fehler begehen, die z.B. in Unfällen enden. All diese Merkmale lassen sich in der kognitiven Psychologie und der Ergonomie dem sog. human factor zuordnen, etwa Aufmerksamkeitsmängel, selektive Aufmerksamkeit oder Fehleranfälligkeit aufgrund von Überlastung. Dabei kann man bereits darüber streiten, ob es sich bei diesen aufgezählten Kandidaten um Persönlichkeitsmerkmale oder nicht doch nur um Fähigkeiten und Fertigkeiten handelt, die jeder Mensch aufweist (vgl. Vollrath und Krems, 2011).

Wenn es also um die Erklärung aggressiven Fahrverhaltens geht, reicht etwa der Hinweis auf Sensationslust nicht aus, weil damit zunächst einmal nur riskantes Verhalten thematisiert wird. Es gilt, Merkmale ausfindig zu machen, die darüber

hinaus eine Erklärung für die kritische Differenz von riskantem und aggressivem Verhalten ermöglichen. Es sind die in der Person liegenden kausalen Ursachen für eine erhöhte Aggressionsbereitschaft zu identifizieren und sodann in einem Modell aufzuzeigen, wie es zur generellen Bereitschaft kommt, in ganz bestimmten Situationen aggressiv zu handeln.

Welche psychologischen Konzepte lassen sich nun als stabile Persönlichkeitsmerkmale zur Erklärung aggressiven oder riskanten und aggressiven Fahrverhaltens heranziehen? Konzepte, die häufiger untersucht wurden, sind z.B. die geringe Selbstkontrolle und damit zusammenhängend die konstituierenden Merkmale der Impulsivität und der Frustrationsintoleranz (vgl. Gottfredson und Hirschi, 1990). Dieses Konzept beschreibt Personen, deren Fähigkeit zur Selbstkontrolle im Laufe ihrer Entwicklung nicht hinreichend ausgebildet wurde und die sich daher in konfliktären Situationen, in denen eine Entscheidung zwischen Recht einhalten und Recht brechen notwendig wird, häufig zugunsten des Rechtsbruchs entscheiden. Personen mit geringer Selbstkontrolle können sich in solchen Situationen nicht beherrschen, disziplinieren oder zurückhalten, sie präferieren stattdessen den Rechtsbruch, weil er aktuell eine rasche Belohnung und wenig Risiken der Entdeckung oder der späteren Sanktion mit sich bringt. Geringe Selbstkontrolle kennzeichnet damit eine Tendenz, sich gegen normative Vorgaben durchzusetzen und in einem kognitiven Kalkül kurzfristige Gewinne höher zu bewerten als möglicherweise langfristig auftretende Kosten.

Die Low-Self-Control-Theorie verbindet mit dieser Eigenschaft der geringen Selbstkontrolle die konstitutiven Merkmale der gesteigerten Impulsivität und auch der erhöhten Risikobereitschaft, zudem aber auch interessante Merkmale wie die Bevorzugung körperlicher Aufgaben sowie eine Ablehnung von Verbalisierungsverhalten (non-verbality). Die Artikelüberschrift »Self-Control, Accidents, and Crime« (Junger und Tremblay, 1999) beschreibt eingängig die Grundstruktur der gesamten Argumentation. Geringe Selbstkontrolle führt zu abweichendem Verhalten und zu kriminalitätsanalogen Verhaltensweisen, wozu die Autoren die Verwicklung in Unfälle zählen, aber auch Scheidungen oder häufig wechselnde Sexualpartner. In diesem Sinne lassen sich über Jahre letztlich alle »bad apples« herausortieren, die sich in irgendeiner Form von gesellschaftlichen Konventionen abwenden, also nicht nur aggressive Fahrer, sondern auch Spieler, Trinker und sonstige Scharlatane. In diesem allgemeinen Sinne stellen Junger und Tremblay (1999) fest, dass es 1) eine enge Beziehung zwischen Kriminalität und Unfällen als »crime-analogous behavior« gibt und 2) Delinquenten häufiger in Unfälle verwickelt sind als Nicht-Delinquenten. In ganz ähnlicher Weise argumentieren Junger, West und Timman (2001): Auch hier wird festgestellt, dass aggressivem und riskantem Fahrverhalten ein gemeinsamer stabiler Persönlichkeitszug (Diagnostiker sprechen auch von einem Trait) zugrundeliegt, der ein »general disregard for the long term adverse consequences of one's actions« (S. 439) zum Ausdruck bringt und phänomenal repräsentiert wird durch z.B. starkes Lichtthupen, »Auffahren bis in den Kofferraum« und falsches Überholen. Aggressives und abweichendes Verhalten wie auch das

Fahren unter Alkohol sind damit auf die gleiche Disposition zurückzuführen und unterliegen dem gleichen Rationalitätsschema: Kurzfristig tritt ein Erfolg ein; die auf lange Sicht eintretenden Schäden werden vernachlässigt, weil man nicht daran denkt oder man hofft, nicht entdeckt zu werden (vgl. Winfree et al., 2007).

Die folgende Abbildung verdeutlicht den Prozess der Entwicklung aggressiven Verhaltens im Straßenverkehr auf der Basis der Theorie von Gottfredson und Hirschi (1990) sowie einer Erweiterung der Theorie durch Wikström et al. (2012). Die Erweiterung der Theorie besteht zentral darin, die Handlungssituation und die Entscheidungsprozesse hin zum aggressiven Verhalten deutlicher herauszuarbeiten. Erkennbar ist, dass je nach Situation Personen in Abhängigkeit von Motiven und Zielen ihre Handlungsalternativen überprüfen und dabei zwischen regelkonformen (schwarze Kreise) und regelabweichenden Alternativen (rote Kreise) unterscheiden, die Erfolgsaussichten der Alternativen bewerten, konkurrierende Intentionen unter dem Einfluss von Moralität und Selbstkontrolle abwägen, dann eine Aktion initiieren und durchführen, um schließlich den Handlungserfolg zu evaluieren. Selbstkontrolle erscheint hier als personale Instanz, die je nach Stärke oder Ausprägung der Disposition in einer Konfliktsituation darüber entscheidet, ob angesichts von situativ gegebenen Tatgelegenheiten die konforme oder die regelabweichende Handlung ausgelöst wird. In der Abbildung wird die Auswahl und Durchführung eines regelkonformen Verhaltens skizziert.

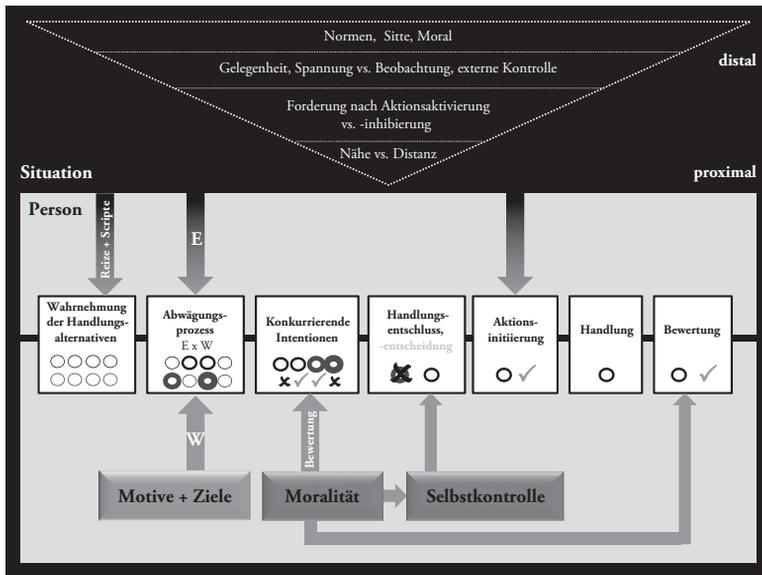


Abb. 1: Rolle der Selbstkontrolle bei der Auslösung konformen oder aggressiven Verhaltens.

Ähnlichkeit mit diesem Konstrukt der geringen Selbstkontrolle hat das von Zimbardo und seinen Mitarbeitern (1997) entwickelte Konzept der Persönlichen Zeitperspektive. Diese Zeitperspektive wird als individueller kognitiver Stil begriffen, mit dem Menschen wiederkehrend und stabil Situationen und Ereignisse in zeitlichen Rahmungen von Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft betrachten. Nach diesem Konzept beeinflusst die von einer Person bevorzugte Zeitperspektive alle Entscheidungsvorgänge, indem sie den Blick vorrangig entweder auf vergangene, auf gegenwärtige oder auf zukünftige Ereignisse und Prozesse richtet, d.h. man schaut bevorzugt entweder darauf, wie es dazu kommen konnte, wie es aktuell ist und was zu tun ist, oder darauf, wie es zukünftig sein wird. Gegenwartsbezogene Personen beziehen sich nur oder bevorzugt auf die aktuellen, unmittelbar gegebenen Aspekte des sozialen Settings (Was ist akut gegeben und direkt erreichbar?), während zukunftsbezogene Personen den Blick auch auf antizipierte Konsequenzen vorgestellter Szenarien richten (Welche Konsequenzen werden zukünftig auftreten?). Das bedeutet für einen Fahrer, dass er sich aufgrund seiner gegenwartsbezogenen Zeitperspektive vornehmlich mit den aktuellen Gegebenheiten einer Situation befasst (z.B. mit den Behinderungen durch einen voranfahrenden Verkehrsteilnehmer, mit der Möglichkeit rechts zu überholen), aber die Konsequenzen seines aktuellen Handelns (Gefährdung, Unfall, Sanktionen) nicht in den Blick nimmt. Damit entspricht Zimbardos Zeitperspektive genau der Konzeption von mangelnder Selbstkontrolle: Der aktuelle Gewinn wird fokussiert, die zukunftsbezogenen Kosten werden ausgeklammert. Damit wird die Kosten-Nutzen-Bilanz des Fahrers zugunsten der gegenwartsbezogenen Aggressivität verschoben. Befunde von Zimbardo, Keough und Boyd (1997) zeigen, dass die personale Zeitperspektive – gemessen mit dem Zimbardo Time Perspective Inventory – tatsächlich das riskante und aggressive Fahrverhalten zu einem erheblichen Anteil vorherzusagen in der Lage ist.

Fundamental ist zudem das Konzept der Gewissenhaftigkeit. Dieses Merkmal zählt zu den sog. Big Five (das sind die fundamentalen fünf Persönlichkeitsmerkmale Extraversion, emotionale Stabilität, Gewissenhaftigkeit, Verträglichkeit und Offenheit, vgl. zum Überblick Weber und Rammsayer, 2012) und beschreibt die Eigenschaft, sich in seinem Handeln an Regeln zu orientieren und diesen Regeln im Konfliktfall zu folgen. Erneut liegt eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Konzept der hohen Selbstkontrolle vor: Hohe Gewissenhaftigkeit bedeutet die strikte Ausrichtung, die feste Orientierung oder gar den Halt an Moral und Gesetzen, während eine geringe Gewissenhaftigkeit mit der Bereitschaft zur Normabweichung oder zum Normbruch einhergeht. Man könnte ersatzweise auch ein Konzept wie Konformitäts- oder Gehorsamsbereitschaft anführen, wobei sich die Gewissenhaftigkeit allerdings auf alle Arten von Regeln bezieht. Personen mit hohen Gewissenhaftigkeitswerten handeln genau, pingelig, organisiert, sorgfältig, verantwortlich, zuverlässig und überlegt. Personen mit niedrigen Gewissenhaftigkeitswerten handeln eher ohne Sorgfalt, ohne Prüfung und ohne Verantwortungsbereitschaft. Gewissenhafte halten sich an Ordnung, Gewissenlose nicht. Forschungsbelege zeigen, dass die Gewissenhaftigkeit eine starke genetische Komponente (Heredität) aufweist

(vgl. Jang et al., 1998). In einer neuen Studie von Schwebel et al. (2006) wurde risikoreiches Verhalten in virtuellen Umwelten untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass Gewissenhaftigkeit, Ärger und Sensationslust Einfluss auf das riskante Fahren nehmen. Im Einzelnen wurde deutlich, dass Gewissenhaftigkeit dabei mehr die Vermeidung von Fehlern, also den Aspekt der Genauigkeit betrifft, nicht so sehr die Vermeidung von Normverletzungen. Hierfür standen verstärkt Ärgerbereitschaft und Sensationslust.

In einer Fragebogenstudie von Dahlen und White (2006) wird festgestellt, dass neben »driving anger« und »sensation seeking« auch Aspekte der unzureichenden emotionalen Stabilität (früher hätte man Neurotizismus gesagt, der z.B. damit verbunden ist, dass man sich schnell und intensiv ärgert, dass man unter Belastung rasch die Kontrolle über sich verliert oder emotional unbeherrscht reagiert) und der geringen Verträglichkeit (agreeableness, also Freundlichkeit, Ausgeglichenheit, Gelassenheit) entscheidend für die Auslösung von »unsafe driving« sind. In einer ganz neuen Studie von Dahlen et al. (2012) wird festgestellt, dass 1) aggressives Fahren die Unfallhäufigkeit und andere Formen abweichenden Fahrverhaltens vorhersagt; 2) emotionale Stabilität, Verträglichkeit und Gewissenhaftigkeit mit aggressivem Fahren negativ korrelieren und 3) Fahrer mit hoher Ärgerbereitschaft und geringer Verträglichkeit häufiger aggressiv fahren. Hohe Gewissenhaftigkeit, hohe soziale Verträglichkeit und wenig Ärgererleben beim Fahren sind damit günstige Voraussetzungen für normgerechtes und auch aggressionsfreies Fahren.

Das Selbstwertgefühl ist ein weiterer Erklärungskandidat, beschreibt dieses Merkmal doch ein grundlegendes Konstrukt, das viele Lebensbereiche tangiert. Lange Zeit galt es als ausgemacht, dass ein geringes Selbstwertgefühl Menschen in Krisensituationen aggressiv macht. Diese Annahme erklärt das lange Zeit verfolgte Bestreben von Pädagogen und Psychologen, das Selbstwertgefühl von Menschen zu steigern, wurde aber mittlerweile vielfach wiederlegt. Stattdessen geht man heutzutage davon aus, dass ein hohes, aber unsicheres und instabiles Selbstwertgefühl dazu beiträgt, sich im Straßenverkehr oft bedroht zu fühlen und daraufhin aggressiv zu reagieren, um das eigene Selbstwertkonzept aufrechtzuerhalten. Baumeister, Smart und Boden (1996) zeigen in ihren Untersuchungen, dass ein hohes und gleichzeitig instabiles Selbstwertgefühl tatsächlich mit aggressivem Verhalten assoziiert ist. Solche Personen erleben viele Konfliktsituationen als bedrohlich und frustrierend für ihren hohen Anspruch und reagieren aggressiv, um die Bedrohungsquelle zu beseitigen.

Zentraler Auslöser für aggressive Verhaltensweisen ist damit die Kombination eines hohen Anspruchs und einer Bedrohung des eigenen Selbst. »In this view, then, aggression emerges from a particular discrepancy between two views of self: A favorable self-appraisal and an external appraisal that is much less favorable. That is people turn aggressive when they receive feedback that contradicts their favorable views of themselves and implies that they should adopt less favorable views. More to the point, it is mainly the people who refuse to lower their self-appraisals who become violent« (S. 8). Bushman et al. (1998) bestätigen diese Überlegungen.

Experimentelle Befunde stützen die Annahme, dass die höchsten Aggressionsraten bei solchen Personen festzustellen sind, die eine Verbindung von Narzissmus (Eitelkeit, Selbstverliebtheit) und Bedrohungswahrnehmung des Selbst zeigen. Entscheidend ist die Kombination. Ein hoch ausgeprägter Narzissmus könnte dazu verleiten, seine Positionen gegenüber denen anderer Verkehrsteilnehmer zu überhöhen und jegliche Einengung seiner Möglichkeiten als Ausdruck einer unangemessenen Erniedrigung zu sehen (vgl. Stucke, 2001). In diesem Muster drückt sich letztlich eine übersteigerte Selbstzentriertheit und eine unterentwickelte Rücksichtnahme auf andere Personen aus (auch nach Gottfredson und Hirschi trägt diese Selbstzentriertheit zu einem Mangel an Selbstkontrolle bei).

Es stellt eine nicht zu unterschätzende Herausforderung dar, Aggressionen im Feld, im psychologischen Labor oder in Fragebogenstudien systematisch und valide zu erfassen. Mit großem Aufwand gelingt es, die Prävalenz von riskanten Fahrmanövern (Abstand), Geschwindigkeitsübertretungen oder Rotlichtdelikten zu erheben, wie dies Ellinghaus und Steinbrecher (2000) gezeigt haben. Wie bereits angedeutet, fällt es außerordentlich schwer, über die riskante Fahrweise hinaus auch die Schädigungsabsicht hinter dem riskanten Verhalten zu erfassen. In vielen Berichten zur Aggressivität dominiert daher die anekdotische Evidenz. So wird etwa in der Zeitschrift ADAC-Motorwelt 09/2012 ein Kommissar dahingehend zitiert, dass männliche Fahrer, die beruflich erfolgreich sind und PS-starke Autos fahren, aggressiv seien: »Sie sind gewohnt, sich anderen gegenüber durchzusetzen und die Ellenbogen zu benutzen« (S. 21). Hier erfolgt eine reichlich problematische Gleichsetzung der Strukturen in der Arbeitswelt mit denen im Verkehr. Es kommt letztlich aber nicht auf eindrucksvolle Einzelfälle oder Darstellungen vergangener Episoden an, sondern auf Systematik, Generalisierbarkeit und Regelmäßigkeiten bei der Auslösung aggressiven Verhaltens.

Ein letzter Blick gelte den klassischen demografischen Variablen Alter, Geschlecht, Bildung und sozioökonomischer Status. Alle diese Merkmale werden in vielen Untersuchungen beachtet und in hierarchischen Regressionsmodellen auf der ersten Stufe eingeführt (um dagegen den zusätzlichen Effekt einzelner Persönlichkeitsmerkmale hervorzuheben): Es sind mehr junge Menschen, die Regeln brechen und riskantes Fahren bevorzugen, um z.B. ihr Selbstbild zu bestätigen (vgl. auch Holte, 2012, der in seiner Typologie u.a. auto- und kickzentrierte Fahrertypen unterscheidet). Es sind vornehmlich Männer mit gesteigerter Technikaffinität, die solche Verhaltensweisen zeigen, und es sind oftmals Fahrer, die viele Kilometer zurücklegen, die häufiger in Krisensituationen kommen und dann auch häufiger in Gelegenheiten verwickelt sind, aggressiv zu reagieren. Diese Befunde bilden einen klassischen Grundstock (vgl. Ellinghaus, 1986).

Jedoch sind auch diese Erkenntnisse letztlich nur begrenzt hilfreich, um daraus spezifische Maßnahmen abzuleiten, denn man kann auf ihrer Grundlage nicht alle jungen Männer als Aggressoren beschreiben oder alle Frauen von aggressiven Entgleisungen frei sprechen. Auch junge Männer fahren überwiegend regelkonform, genauso gibt es auch aggressive Fahrerinnen. All diese demografischen Merkmale

bringen deshalb wenig weiter, weil Ableitungen aus ihnen nur auf der Ebene von kategorialen Einteilungen und Wahrscheinlichkeiten möglich sind, kaum aber in Bezug auf den konkreten Einzelfall. Ausschlaggebend jedoch ist nach wie vor die Frage nach der Identifikation einzelner aggressiver Fahrer und Fahrerinnen. Im Rahmen einer validen Diagnostik kommt es darauf an, möglichst wenig Fehler bei der Vorhersage von aggressivem Fahrverhalten zu machen. Dies erfordert Genauigkeit in zweierlei Hinsicht: Zum einen geht es darum, aggressive Fahrer nicht zu übersehen, sie also zutreffend zu identifizieren (Sensitivität einer Skala), im Gegenzug jedoch darf es auch nicht passieren, dass normgerechte Fahrer unbegründet als aggressiv beurteilt und fälschlicherweise einer Behandlung unterzogen werden (Spezifität einer Skala). Eine Diagnostik von auffälligen aggressiven Fahrern ist nur dann als erfolgreich anzusehen, wenn die Anzahl der richtig positiven und negativen Treffer die der falsch positiven und falsch negativen Fehler deutlich übersteigt, also zumindest ein Verhältnis von 95 % zu 5 % ausweist. Davon sind wir aber noch ein gutes Stück entfernt, was natürlich auch mit der nach wie vor bestehenden Schwierigkeit zusammenhängt, Persönlichkeitsmerkmale hinreichend genau zu messen. Je niedriger die Prävalenzrate aggressiven Verhaltens ist, desto genauer muss zudem das Instrument messen. Andernfalls werden zu viele der Aggression verdächtigt, die gar nicht aggressiv sind.

2) Systemische Bedingungen aggressiven Handelns und Fahrens

Doch selbst bei Vorliegen bestimmter risikogeneigter Persönlichkeitsdispositionen im konkreten Einzelfall wird sich dieses aggressive Verhaltenspotenzial nur dann verwirklichen, wenn auch der Straßenverkehr günstige Bedingungen hierfür bereitstellt. Daher müssen auch die äußeren, systemischen Verhältnisse betrachtet werden, unter denen Aggressivität wahrscheinlicher bzw. unwahrscheinlicher wird. Der Straßenverkehr wird hier zunächst ganz allgemein als Verkehrssystem konzipiert: Ziel des Systems ist die effiziente Ermöglichung von Mobilität, Bewegung und Transport für jedermann mit und ohne Verkehrsmittel, ohne größere Gefahr, in kürzester Zeit und zu geringsten Kosten. Jeder einzelne Teilnehmer am Verkehr (hier ist generalisierend vor allem der Fahrer angesprochen) trägt mit seinen individuellen Manövern zur Gestaltung des interaktiven Verkehrssystems bei. Folglich ist es als theoretischer Ausgangspunkt zunächst möglich, den Straßenverkehr als geregeltes technisches Teilsystem zu begreifen, das von einem sozialen System interagierender Fahrer unterscheidbar ist. Sobald der Fahrer mit seinen autonom gesetzten Entscheidungen in dieses technische System eingreift, erfährt es eine Ergänzung durch das soziale Teilsystem. So ergibt sich die Frage, wie sich beide Systeme auf die Ausübung aggressiven Verhaltens und die Gestaltung von geeigneten Präventionsmaßnahmen auswirken.

a) Das technische Teilsystem als ein Informations- und Kontrollsystem

Im Rahmen einer analytischen Darstellung bildet der Straßenverkehr zunächst einmal ein rein technisches Setting. Es handelt sich um ein Miteinander von

unterschiedlichen Transport- und Bewegungsmitteln, die auf abgegrenzten Straßen und Plätzen einen Raum einnehmen und sich in einem Verkehrsfluss unterschiedlich schnell fortbewegen. Ein derart idealisiertes technisches System zielt auf eine kollektive Optimierung der Bewegungs- oder Verkehrsflüsse. Reguliert wird ein solches Setting z.B. durch automatische Abstandsregulationen und eine eindeutig definierte technische Signalsprache, die allgemein bekannt und verbindlich ist. Im Grunde kennt es keine Akteure oder Fahrer, die autonom eingreifen, denn solche Eingriffe müssten als unerwartete Abweichungen begriffen und in der Steuerung dynamisch beachtet werden. Ein schönes Beispiel für ein solches System ist die Eisenbahn, die dem Lokführer kaum Handlungsspielräume jenseits der vorgegebenen Signale einräumt. Durch solche Signale wird auch der Straßenverkehr weitgehend extern, z.B. durch Rotlicht, Stoppschilder oder Hinweise auf Ausfahrten, zu steuern versucht.

Auch die Fahrzeuge im Straßenverkehr könnten allein über technische Signale miteinander verknüpft werden, wie dies z.B. bei automatisch gesteuerten Fahrzeugen etwa im Bereich von Containerterminals oder Warentransportanlagen der Fall ist (vgl. Briskorn, Drexel und Hartmann, 2006). Selbst bei höherer Geschwindigkeit bleiben die Abstände reguliert, werden Vorfahrts- oder Überholmanöver nur unter sicheren Bedingungen gesteuert. Jedes einzelne KFZ ist mit einer Vielzahl von Signalinstrumenten ausgestattet, deren Funktionalität allein darin besteht, eindeutige Informationen zu vermitteln, d.h. zu empfangen, zu senden und entsprechende Bewegungsimpulse auszulösen. Diese signalgestützten Konventionen bilden die Grundlage eines reibungslosen Ablaufs in technischen Verkehrssystemen (vgl. v. Savigny, 1980). Verkehr wird dadurch vorrangig zu einem logistischen Problem. Entscheidend ist die Optimierung: In einem gesteuerten System wird dann ein Optimum erreicht, wenn sich alle Fahrzeuge sicher bewegen und alle ihr Ziel in minimaler Zeit erreichen.

Zentrale Konsequenz dieser Denkweise ist, dass soziale Verständigung zwischen Fahrern in einem solchen Phantasiegebilde nicht nötig und auch nicht befriedigend realisierbar ist. Sie kann aus Sicherheitsgründen (z.B. bei automatisch gesteuerten S-Bahnsystemen) zusätzlich ermöglicht werden, um in Gefahrensituationen eingreifen zu können, in letzter Instanz allerdings dominieren die technischen Informationen. Allein Ausfälle des Steuerungssystems können zu Fehlern oder Kollisionen führen, nicht aber Verständigungsschwierigkeiten zwischen den Fahrzeugführern. Aggressives Verhalten gibt es in einem solchen technischen System nicht, weil die Fahrzeuge letztlich nicht von frei handelnden Akteuren, sondern von signalbefolgenden Maschinenführern bedient werden.

Natürlich (und auch glücklicherweise) ist unser Verkehrssystem kein technisches System, in das Akteure bei Bedarf nicht eingreifen und die Steuerungsvorgaben nicht übergehen könnten. Bei unseren Verkehrssystemen handelt es sich um Varianten mit mehr oder weniger starken technischen und sozialen Regelungsmechanismen. Viele abgestufte Formen sind vorstellbar, in denen entsprechend unterschiedliche Verhältnisse von Entscheidungsautonomie für den Einzelnen auf

der einen und technischer Überformung zum Schutz vor menschlichem Unvermögen auf der anderen Seite herrschen. Rein technische Systeme kennen letztlich nur das technische Versagen. Werden individuell agierende Fahrer einbezogen, so ist eine Folge zunächst die Möglichkeit menschlichen Ungeschicks (also des Versagens wegen zeitbedingter Fehler, weil alles zu schnell geht, oder komplexitätsbedingter Fehler, weil zu viel Information in kurzer Zeit beachtet werden muss). Doch menschliche Fahrzeugführer machen nicht nur Fehler, sie sind auch in der Lage, frei gewählte riskante Fahrmanöver durchzuführen, also zu überholen, obwohl nur wenig Platz gegeben ist, oder zu nah aufzufahren. Solche riskanten Fahrmanöver erhöhen die Wahrscheinlichkeit von Unfällen, aber auch von Ausfällen des entsprechenden Teilsystems. Fehler und riskantes Fahren richten sich aber nicht gegen ein bestimmtes Fahrzeug. Jedes Fahrzeug ist immer nur ein unbestimmtes Objekt auf einem spezifischen Platz vor, hinter oder neben mir, welches es bei den eigenen Manövern zu beachten gilt.

In der bisherigen Betrachtung wurde der Fahrer quasi als eine Art anthropomorpher Roboter gesehen. Versteht man ihn in einer weiteren Stufe als rational handelnden Menschen, so wird er vornehmlich ökonomische Kosten-Nutzen-Kalküle berechnen und sein Handeln entsprechend ausrichten. Wenn man den Fahrer schließlich aber so sieht wie er ist, also als freien, aber defizitären Informationsverarbeiter und damit suboptimal kalkulierenden Menschen, der zudem durch Interessen und Bedürfnisse (schneller da zu sein) sowie Emotionen geprägt ist, die ihn evaluativ an verbindlichen Regeln ausrichten und sein Handeln weiter intensivieren, dann kommen wir der Wirklichkeit von sozialen Systemen nahe. In diesen interagieren Menschen in einem sozial geregelten Verkehrssystem und jede frei gewählte Handlung (Auswahl von KFZ, Farbe, Motorisierung, Wahl der Straße, Wahl der Geschwindigkeit, Wahl des Abstandes) wird als Realisation eines regelkonformen oder regelabweichenden Handelns beobachtet, interpretiert und bewertet. Aggressives Verhalten kann erst in einem solchen sozialen System entstehen, in dem der Fahrer in seinen Entscheidungen frei ist und das Gegenüber die Möglichkeit hat, sein Führen wiederum von den Wahrnehmungen und Bewertungen des anderen Fahrers abhängig zu machen (»Ich nutze die Lichthupe, weil der andere nicht schneller fahren will!«).

b) Das soziale Teilsystem als ein interpersonelles Kommunikationssystem

Betrachtet man den Straßenverkehr entsprechend aus der entgegengesetzten theoretischen Perspektive, so stellt er ein soziales Setting von individuellen Verkehrsteilnehmern dar. Es handelt sich um ein Miteinander von Fahrern, die sich unterschiedlich (schnell, geduldig, riskant) in den Verkehrsfluss einbringen. Diese Beiträge aller Fahrer bedürfen der Abstimmung, die einmal durch das vorgegebene technische System (Straßen, Maschinen), zum anderen durch verbindliche soziale Regelwerke (Gesetze, Konventionen) sowie von Situation zu Situation durch direkte Kommunikation (Vorlassen, Dankeszeichen) erfolgt. Jegliches Fahrmanöver wird damit einmal als frei gewähltes, regelorientiertes

Handeln begriffen und sodann zum Gegenstand von wechselseitiger Interpretation gemacht: Kommunikation beschreibt ein wechselseitiges Agieren in einem sich regulierenden Kreislauf und ist dort auf Verständigung ausgerichtet, wo es kommunikative Differenzen gibt. Wo keine Differenzen festzustellen sind, wird Verständnis vorausgesetzt. Das technische System regelt weitgehend über Algorithmen und Signale, das soziale System über geteilte Regeln und Kommunikation (vgl. Habermas, 1981; Schulz von Thun, 1981).

Soziale Systeme sind in theoretischer Sicht kommunikations- und verständigungsorientiert, doch analysiert man das Fahrverhalten von Personen, so fällt auf, dass direkte Kommunikation im Straßenverkehr eher die Ausnahme als die Regel ist. Viele Fahrmanöver lösen kaum kommunikatives Interesse aus. Regelbefolgung und Fahrroutinen führen zu weitgehend reibungslosen Interaktionen, ohne dass es zu besonderen kommunikativen Abstimmungen jeglicher Art kommen müsste. Sobald aber auffällige Veränderungen oder Abweichungen von Routinen im fließenden Straßenverkehr auftreten (z.B. bei häufigem Wechsel von Fahrspuren, bei zu dichtem Auffahren, bei heftigem Abbremsen eines voranfahrenden KFZ), dann setzen Interpretationen ein, dann fühlt man sich u.U. bedrängt oder genötigt. Es sind folglich Interpretationsakte, die die fahrenden Personen im Lichte von Regeln aufeinander beziehbar machen und die Wahrnehmung von Frustrationen und die Auslösung von Aggressionen bedingen.

Abweichungen von Regeln verweisen jedoch auf ein Kernproblem kommunikativer Abstimmung: Im kommunikativen Handeln müssen die unterschiedlichen Perspektiven von zwei Akteuren kompatibel aufeinander bezogen werden. Dies macht überall dort Schwierigkeiten, wo mit der Interpretation Vorwürfe z.B. der Regelverletzung verbunden sind und damit Anschlusshandlungen und Konsequenzen in Aussicht gestellt werden, die man vermeiden möchte. Das ist im Straßenverkehr regelmäßig der Fall, denn hier wird einem Fahrer, der z.B. ein riskantes Fahrmanöver ausführt, seitens eines anderen Fahrers unterstellt, er agiere rücksichtslos und vielleicht sogar aggressiv (vgl. Bornewasser, 1998). Der Aggressionsvorwurf bleibt zunächst einseitig, es kommt nicht zu einer argumentativen Auseinandersetzung und Feststellung darüber, ob tatsächlich eine Aggression vorlag. Die mit diesem einseitig erhobenen Vorwurf ausgesprochene Behauptung lässt sich im Straßenverkehr kaum überprüfen. Die von Lawton, Parker und Stradling (1998) propagierte Differenzierung von Fehler, Lapsus, Regelverletzung und aggressiver Feindseligkeit im Straßenverkehr lässt sich bereits theoretisch kaum sauber aufrechterhalten, geschweige denn empirisch einwandfrei verifizieren. Selbst eine Anzeige oder ein Gerichtsverfahren können hieran letztlich scheitern, weshalb viele Fahrer auf Anzeigen verzichten und Verfahren eingestellt werden (vgl. Maag, Krüger et al. 2003, S. 154).

Es ist diese Einseitigkeit in einer flüchtigen Situation ohne externe Überwachungsmöglichkeiten, die selbst wiederum zum Auslöser von Aggressionen werden kann. Den Straßenverkehr als Kommunikationssystem zu begreifen, bringt den erheblichen Nachteil mit sich, dass viele Formen des Fahrverhaltens als Aggression

interpretierbar werden, man aber aufgrund der Geschwindigkeit, Flüchtigkeit und Isolation allein auf sein Urteil zurückgeworfen bleibt und es meist keine Möglichkeit der nachträglichen Verständigung gibt. Hier fehlt letztlich die Kontrolle durch den Interaktionspartner. Der Aggressionsvorwurf steht damit im Raum und verleitet den Fahrer gelegentlich dazu, jetzt seinerseits aggressiv zu handeln und damit den vermeintlichen Anfangsaggressor nun erst recht zu aggressiven Verhaltensweisen zu verleiten. Wer viel Aggression beim Anderen sieht, viele Hinweisreize auf Aggression wahrnimmt, fühlt sich oftmals selbst zur Aggression berechtigt (vgl. Tennstädt et al. 1991). Aggressivität bedingt also nicht nur aggressives Handeln, sondern auch eine besondere Sensibilität für aggressive Hinweisreize und aggressive Gedankenspiele.

Diese Überlegungen zeigen, dass das soziale System mit seiner kommunikativen Fundierung für sich im Rahmen des Straßenverkehrs kein geeignetes Paradigma bildet. Einige systematische Belege für diese Behauptung seien aufgeführt:

- Ein erster Beleg für eine Abkehr von kommunikativen Prozessen im Straßenverkehr liegt in der Anonymität des Straßenverkehrs. Man schaut sich nicht in die Augen und es gibt kaum Bemühungen um Kommunikation. Der Fahrer eines anderen KFZ erscheint nicht als Person, auf die ich ausgerichtet bin und die mein Interesse findet. Interessant sind allein das objektive Fahrzeug und seine raumzeitlichen Bewegungen. Mit dem Fahrer kommt es nur zufällig zu Interaktionen. Man bleibt sich weitgehend fremd, hat eine Beziehung nur dadurch, dass man den anderen und sein KFZ im eigenen Handlungsentwurf berücksichtigt, um eine eigene oder fremde Gefährdung oder einen Unfall zu vermeiden.
- Einen zweiten Beleg kann man in der Deindividuiierung und der fehlenden interpersonellen Kommunikation finden. Unter Deindividuiierung wird in der Psychologie eine Tendenz verstanden, die Fähigkeit des Menschen zur Selbstregulation in einer Ansammlung von Menschen in Frage zu stellen (vgl. Diener, 1980). Der Fahrer erscheint nicht mehr wie ein selbstgesteuertes Individuum, sondern als eine Art extern gesteuerter Agent. Dies wiederum deutet darauf hin, dass es dem Fahrer nur um seine sachlichen Ziele geht, der andere Fahrer steht als Person gar nicht zur Debatte. Beide Fahrer erfüllen nur systemische Funktionen.
- Ein dritter Beleg betrifft die stereotype Wahrnehmung von Fahrern. Viele kommunikative Akte bleiben in einem Vorfeld der Individualisierung stecken, wenn etwa Bezug auf Stereotype oder Vorurteile über Fahrertypen genommen wird. Der konkrete Fahrer erscheint dann als Repräsentant eines Typs oder einer Kategorie (»Der Alte«, »Die Frau«, »Der Sonntagsfahrer«). Solche vorurteilslastigen Wahrnehmungen reichen in vielen Fahrsituationen allerdings aus, um sein eigenes Fahrverhalten effektiv zu regulieren und auf Aggressionen zu verzichten. Die erfolgte Diskriminierung, die darin liegt, dass das Können des anderen in Frage gestellt wird, reicht dann aus, um das inkriminierte Fahrverhalten zu rechtfertigen und eigene Aggressionen zu hemmen. In anderen Fällen können solche Vorurteile aber auch bahrend wirken (»der Angeber«, der »Macho« oder »der Möchtegern«, »dem werde ich es zeigen«).

- Wo bislang wenigstens noch eine holzschnittartige Personenwahrnehmung erforderlich war, können – so ein letzter Beleg – Aggressionsvermutungen aber bereits dort entstehen, wo »präkommunikative« Annahmen über das Fahrverhalten anderer das eigene Handeln prägen. Deshalb stellt sich die Frage, welche aggressiven Hinweisreize genutzt werden, um z.B. ein riskantes Fahrverhalten als gegen sich selbst gerichtetes aggressives Fahren zu interpretieren. Manche Fahrer neigen dazu, bereits den Fahrzeugtyp als Hinweis auf potenzielle Aggressionen zu interpretieren.

PS-starke Fahrzeuge werden oft mit Aggressoren assoziiert. In der ADAC Motorwelt (9/2012) wird berichtet, dass wahrgenommene Dränger zu hohen Prozentsätzen mit Marken wie BMW, Mercedes oder Audi in Verbindung gebracht werden. Zwei weitere (Vor-)Urteile besagen, dass aggressive Fahrer KFZ mit schwarzer Farbe bevorzugen und man mit ihnen vornehmlich im Land Nordrhein-Westfalen zu rechnen habe. Solche Untersuchungen mögen zwar den Standards systematischer Forschung nicht genügen, sie geben dennoch zu erkennen, dass Fahrer mit ihrer Fahrzeug- und ihrer Farbwahl schon wichtige Hinweise auf mögliche Aggressionsverdächtigungen liefern, noch bevor sie überhaupt ein Fahrmanöver gestartet haben. Solche Verdächtigungen können beim Fahrer auch zu sog. sich selbst erfüllenden Prophezeiungen führen, wenn er sich gegenüber einem solchen Fahrzeug als Hindernis aufbaut, sobald es im Rückspiegel erkennbar wird (Form der passiven Aggression). In einem kommunikationsbasierten Verkehrssystem gibt es letztlich keine Klarheit, ob ein Fahrer mit einem Signal nur ein informatives Zeichen setzen will (»ich fahre schnell«) oder aber einem anderen Fahrer mehr oder weniger freundlich mitteilen möchte, er solle doch gefälligst die Spur verlassen.

c) Das Verkehrssystem als hybrides System

Diese vorangegangenen Überlegungen sollen verdeutlichen, dass das reale Verkehrssystem jenseits aller theoretischen Spekulationen als hybrides System mit technischen und sozialen Anteilen zu verstehen ist. Grundsätzlich besteht zwar eine Kommunikationsmöglichkeit, jedoch wird diese nicht ausreichend sinnvoll genutzt. Ein situationsbezogener Austausch oder gar eine Verhandlung mit dem anderen Partner, auf den die Aggression gerichtet war und der sie als auf sich selbst gerichtet wahrgenommen hat, ist nicht möglich. Einen kurzen Blick aufnehmen, eine spezifische mimische Reaktion oder eine Geste der Verärgerung zeigen, das ist fast schon alles, was an direkter Kommunikation möglich ist. Es gibt keine echte Chance der weitergehenden Verständigung, bedingt durch Schnelligkeit und Isolation (my car is my castle). Die durchsichtigen Scheiben des Autos dienen letztlich vornehmlich der Aufnahme von Signalen. Jeder Fahrer bleibt damit letztlich auf seine eigenen Interpretationen und auch Fehlinterpretationen zurückgeworfen (»Aggressiv sind immer die anderen«, vgl. Mummendey, Bornewasser, Löschper und Linneweber, 1982). Doch auch das Bild eines rein technischen Systems ist nur ein Gedankenexperiment, denn Fahrer sind grundsätzlich frei und autonom – mit allen Vor- und Nachteilen. Instrumente externer Steuerung können vermehrt eingesetzt

und auch besser visualisiert werden, doch bleibt es letztlich immer der Fahrer, der mit seinen Einstellungen und Dispositionen das eigene Verhalten reguliert und externe Vorgaben übersteuern kann.

Folge dieser Überlegungen ist zum einen, im Straßenverkehr nicht nach noch differenzierteren Möglichkeiten der Verständigung oder gar der Metakommunikation zu suchen. Zweckmäßiger erscheint es, interpersonelle Kommunikation einzuzengen und vielleicht sogar überflüssig zu machen, ohne dem Fahrer Fahrspaß und das Gefühl eigener Handlungsmacht zu nehmen. Eine Möglichkeit dazu läge im weitergehenden Einsatz von eindeutigen Signalen des technischen Systems. Zu erwarten ist damit eine Reduktion von Interpretationsprozessen, da diese die Gefahr bergen, bestimmte Verhaltensweisen anderer Verkehrsteilnehmer einseitig und apodiktisch als aggressiv zu kategorisieren. Es liegen zahlreiche empirische Befunde vor, die aufzeigen, dass gerade aggressive Personen auch vermehrt zur Interpretation gelangen, die fremdes Verhalten als abweichend und frustrierend kennzeichnen. Die Interpretationen bleiben gerade in der Verkehrssituation einseitig, weil es keine externe Kontrollinstanz gibt, die die eigenen kognitiven Urteile in Zweifel zieht.

Zum zweiten leitet sich daraus die Überlegung ab, das technische System so zu erweitern, dass über diverse Informationskanäle die eigene Fahrweise verstärkt der direkten, externen Kontrolle unterworfen wird, um im Ergebnis nicht veränderte Interpretationen, sondern eine Abnahme von abweichenden, riskanten oder gar aggressiven Verhaltensweisen zu erzielen. Entscheidend ist, dass das falsche Verhalten über Kontrollen identifiziert, dem Fahrer aufgezeigt und durch ihn dann auch rasch korrigiert wird. Von daher verlagert sich der Schwerpunkt präventiver Maßnahmen auch verstärkt auf die faktische Kontrolle und Korrektur des konkreten Verhaltens im Straßenverkehr.

III. Erkenntnisse und Ableitungen für Prävention und Intervention

1) In der Fahrschule Wissen und Grundfertigkeiten schaffen, bei Feststellung abweichenden Verhaltens im Straßenverkehr auf verhaltensorientierte Maßnahmen setzen

Abweichendem Verhalten kann man präventiv oder repressiv begegnen, indem man aufklärt und übt, bevor Regeln gebrochen werden (sog. universelle Prävention), oder aber berät, trainiert, kontrolliert und sanktioniert, nachdem es zu Abweichungen gekommen ist. Präventiv hat man in der Ausbildung beste Chancen, auf die Einhaltung von Regeln hinzuwirken, im Bereich der indizierten Prävention bei auffälligen Fahrern sind sehr viel höhere Hürden zu überwinden. Ausbildung bedeutet in diesem Sinne, eine spezifische kognitive Struktur bei den Fahrern anzulegen, die Fahrtüchtigkeit herzustellen und Bereitschaft zu entwickeln, sich an die Verkehrsregeln zu halten.

Das bedeutet im Einzelnen:

1. Bewusstsein entwickeln für die Regeln eines kooperativen Systems und die Erkenntnis schaffen, dass Verkehrssysteme die Aufgabe haben, Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer, gleichgültig ob Fahrradfahrer oder Autofahrer, zu ermöglichen.
2. Bewusstsein entwickeln dafür, dass man mit abweichendem Verhalten auf Dauer keine Vorteile erzielt; man kommt kaum schneller an, man ist häufiger in gefährliche Situationen und Unfälle verwickelt und man wird häufiger entdeckt und sanktioniert.
3. Bewusstsein dafür entwickeln, dass jeder Teilnehmer einem optimistischen Fehlschluss unterliegt, der glaubt, dass andere entdeckt werden, man selbst aber nicht, oder dass man selbst besser wekommt als die anderen.
4. Bewusstsein dafür entwickeln, dass man im Straßenverkehr Gefahr läuft, das Fahrverhalten anderer Verkehrsteilnehmer falsch zu interpretieren bzw. hinsichtlich des eigenen Verhaltens von anderen missverstanden zu werden. Durch die Flüchtigkeit der Situation ist die Wahrscheinlichkeit von Kommunikationsstörungen viel größer als in normalen Begegnungssituationen. Man muss lernen, wie es zu solchen Störungen kommt, die dann Ärger und Aggression auslösen können.
5. Bewusstsein entwickeln für die Auslöser von abweichendem Verhalten im Kontext eines psychologischen Modells menschlichen Verhaltens, in das sowohl situative, dispositionelle als auch emotionale Faktoren eingehen und aus dem auch Maßnahmen der Intervention zur Verringerung aggressiven Verhaltens abzuleiten sind.

Gerade in der Phase der Ausbildung kann man die Überzeugungssysteme der Fahrschüler durch gezielte Schulungsmaßnahmen noch erreichen und kognitiv strukturieren. Hier ist umfassende Aufklärung wichtig, weil sie die Basis für die bewusste und willentliche Entscheidung darstellt, ob man seiner Rolle innerhalb des Verkehrssystems entsprechen will oder nicht bzw. eigene festgestellte Abweichungen bedauert oder aber rechtfertigt.

Ist der Führerschein erst einmal erteilt und die erforderliche Wissensbasis damit attestiert, und wird der Fahrer dennoch auffällig, so müssen andere Maßnahmen ergriffen werden, wobei aus psychologischer Sicht das konkrete Fahrverhalten ins Visier genommen werden sollte. Interventionen können dabei über verschiedene Einflusswege erfolgen. Eine erste, vor allem in der Sozialpsychologie zentrale Drehschraube sind die individuellen Einstellungen der Verkehrsteilnehmer. Gemeint sind dauerhafte Bereitschaftszustände, gegenüber bestimmten Situationen und Personen aufgrund von Erfahrungen eine bestimmte Bewertung vorzunehmen und auf dieser Grundlage auf die eine oder andere Art und Weise zu reagieren. Auch die Bereitschaft zu aggressivem Verhalten kann hierunter erkennbar subsumiert werden, denn sie ist letztlich nichts anderes als eine habituelle Neigung, auf frustationsauslösende Hindernisse im Verkehr feindlich und ungestüm zu reagieren. Zur Änderung von Einstellungen kommen Maßnahmen zur kognitiven

Umstrukturierung von Verkehrssituationen sowie zur Emotionsregulation in Betracht. Hoffmann, Petermann und Witthöft (2013) sowie Schmidt (2012) zeigen verschiedene weitere Verfahren auf, die bereits zum Einsatz kommen und angeblich auch günstige Effekte zur Folge haben. Allerdings weisen diese psychologischen Interventionen drei zentrale Mängel auf:

- Zum ersten zeigen zahlreiche Belege der sozialpsychologischen Einstellungsforschung, dass der Weg hin zu Verhaltensänderungen über die Änderung kognitiver Strukturen nur selten zu nachhaltigen Erfolgen führt. Noch weniger Nachhaltigkeit ist bei sehr kurzfristigen Erörterungen von dispositionellen Strukturen, also stabilen und durch Habituation gefestigten Bereitschaften, zu erwarten. Was über viele Jahre aufgebaut wurde, lässt sich nicht innerhalb von wenigen Stunden ändern. Dies belegen auch die evaluativen Befunde von Leutner und Liebertz (2004) für Nachschulungen im Kontext der § 70-FeV-Kurse. Dies gilt umso mehr, je tiefer die Aggressionsbereitschaft bei einem Fahrer kognitiv und affektiv verankert ist.
- Zum zweiten setzt jede kognitive Umstrukturierung die Motivation der Teilnehmer voraus, über die Intervention auch tatsächlich ein verändertes Verhalten zu erzeugen. Wo eine solche Motivation nicht dauerhaft gegeben ist, treten keine über die Schulungssituation hinausgehenden Lerneffekte und kein verändertes Verhalten im Verkehr auf.
- Zum dritten werden nur selten externe Kontrollen zum Einsatz gebracht. Viele Programme laufen darauf hinaus, zwar kognitiv die Folgen von Verhaltenskonsequenzen zu beleuchten und dann Methoden der Selbststeuerung und der selbstreflexive Bewertungen einzusetzen. Auf diese Weise sollen auch z.B. in Gedankenexperimenten kognitive Umstrukturierungen und Einstellungsänderungen erzeugt werden. Allerdings ist auch hier zu befürchten, dass kognitive Kontrollen nicht die Wirksamkeit tatsächlicher externer Kontrollen entfalten.

Erfolgversprechender scheint ein verhaltenstheoretisch orientierter Weg. Im Fokus steht dann unmittelbar das Fahrverhalten, nicht in erster Linie die Einstellung des Fahrers (deren Änderung über eine Änderung des Fahrverhaltens nichtsdestoweniger erfolgen kann). Dieses ist bei Abweichungen durch geeignete Maßnahmen aufzubauen, zu schulen und zu stabilisieren und im Falle eines konkreten Regelbruchs möglichst kurzfristig zu sanktionieren. Im Rahmen des ersten Aspekts ist es sinnvoll, die motivatorische Kraft von Verträgen und Zielvereinbarungen unterstützend zu nutzen, um nachhaltige positive Effekte zu erzeugen.

Allerdings belegen organisationspsychologische Befunde eine unterstützende Wirkung von Verhaltensschulungen nur dann, wenn auch ein funktionierendes Kontroll- oder gar ein Visualisierungssystem dahintersteht, welches kontinuierlich die eigene Entwicklung hin zum Ziel vor Augen führt. Verträge und Vereinbarungen sind das Papier nicht wert, wenn sie nicht einer prinzipiellen pädagogischen Überwachung und Rückmeldung zugänglich gemacht werden (vgl. Pritchard, Kleinbeck und Schmidt, 1993). Hieran knüpft sich die Vorstellung zukünftiger Maßnahmen, die eine verbesserte externe Kontrolle über die gängigen polizeilichen

Kontrollen, aber vor allem über darüber hinausgehende Verfahren sicher stellen können.

Bislang kommen diese polizeilichen Kontrollen i.V.m. Sanktionen i.d.R. zu unregelmäßig und zu spät und erweisen sich von daher als wenig wirksam (vgl. Hoffmann, Petermann und Witthöft, 2013). Entscheidend ist, wirksame Kontrollen des autonomen Fahrverhaltens nicht nur kurzfristiger, sondern zudem systematischer durchzuführen. Wenngleich die folgenden Interventionsmöglichkeiten zunächst ungewöhnlich wirken mögen, so sind sie doch auf Grundlage des oben Gesagten einen Gedanken wert. So könnte es sich anbieten, z.B. nach zwei gravierenden Regelverstößen (oder bei 6 Punkten) nicht nur eine Beratung anzubereiten, sondern eine praktische Begleitung und Analyse des Fahrverhaltens durchzuführen. Auch könnten in diesem Sinne auffällige Fahrer verpflichtet werden, sich wiederholt für einen Tag von einem geschulten Fahrlehrer auf Autobahnfahrten begleiten zu lassen. Dabei könnten Videoaufzeichnungen anfertigt, kritische Situationen mit ihm und einem zusätzlichen Verkehrspsychologen per Videoanalyse durchspielt und die Sinnhaftigkeit von Regelungen z.B. in Gedankenexperimenten erörtert werden.

Je nach Intensität einer solchen Schulung wird entsprechend des oben benannten Weges das korrekte Fahren Auswirkungen auf die Einstellungen nehmen: Verhalten prägt die Einstellungen. Wer Schwarzbrot isst hat hinterher eine positive Einstellung zum Schwarzbrot (vgl. Bem, 1972). Auf diese Weise kann es gelingen, die Automatismen, die sich als Folge der Kombination von feindseligen Einstellungen und mangelnder Selbstkontrolle als Aggressivität im Straßenverkehr abbilden, in Frage zu stellen und zu durchbrechen. In diesem Kontext erklärt sich auch der Nutzen von Coolness- und Antiaggressionstrainings, die ebenfalls Ansatzpunkte für ein verhaltenorientiertes Vorgehen bieten (vgl. Weidner, 1995; Goldstein, Glick und Gibbs, 1998). Hier lässt sich üben, wie man trotz wahrgenommener Aggression seitens eines anderen Fahrers »cool« bleiben kann und die Fahrweise anderer Verkehrsteilnehmer nicht von vornherein als gegen sich persönlich gerichtet sieht. Verhaltenstheoretisch basierte Interventionen bieten so die Chance, ein auf Besonnenheit angelegtes und in erster Linie korrektes Verhaltensrepertoire aufzubauen.

2) Wenn es um die Vermeidung von Aggression geht, dann muss man die technischen Möglichkeiten, die moderne Fahrzeuge bieten, systematisch nutzen

In verschiedenen Praxishandbüchern wird empfohlen, über eine Verbesserung der Kommunikation im Straßenverkehr das Aufkommen aggressiver Fahrweisen zu vermindern. Wenn Missverständnisse aus dem Weg geräumt würden und Fahrer auch die Perspektive des anderen einnehmen, dann könnte das aggressive Potential reduziert werden. Doch eine solche »Verbesserung der Kommunikation« ist nicht einfach zu verwirklichen. Wie bereits ausgeführt, erfordert insbesondere gute Kommunikation Kontakt zwischen den Beteiligten. Dieser kann jedoch im Straßenverkehr nur unter Sicherheitseinbußen auch tatsächlich vermehrt oder gar verbessert

werden. Denn Kontakt (vor allem im Sinne von kommunikativer Übereinstimmung) braucht Zeit und Aufmerksamkeit. Beide stellen angesichts der Herausforderungen des überlasteten Verkehrssystems und der real ausgefahrenen Geschwindigkeiten eine knappe Ressource dar.

Aus diesen und den oben bereits angestellten Überlegungen leitet sich ab, dass präventiv aggressionsmindernd eher ein informativ-technisches System denn ein kommunikatives wirkt. Voraussetzung hierfür sind eine eindeutige Sprache und eine funktionierende Kontrolle. Im Kontext einer verbesserten Information und Steuerung sind verschiedene Maßnahmen vorstellbar, die entweder von außen als Signale einwirken oder aber im Fahrzeug selbst Beschränkungen auslösen. Viele dieser Möglichkeiten sind auf die eine oder andere Art bereits bekannt oder sogar gängige Praxis, doch ist ihr verhaltensregulierendes Potential noch keineswegs ausgeschöpft. Einige Beispiele aus der Verkehrs- und Automobilforschung mögen die Chancen solcher technischen Präventionsmaßnahmen verdeutlichen:

- Alle Temporegelungen auf den Autobahnen könnten durch eine Kombination von Anzeigen durch moderne Wechselverkehrszeichen oberhalb der verschiedenen Fahrspuren, durch wiederholte Signalgebung in den Fahrspuren sowie zusätzlich durch eine variable Streifengestaltung auf den Fahrbahnen, z.B. mit aufleuchtenden Dioden (wie im Flugzeugboden), verdeutlicht werden.
- Zu prüfen wäre weiterhin, ob in spezifischen Bereichen, denen auch ein Verlassen der eigenen Fahrspur untersagt sein soll, nicht weitere mechanische Maßnahmen ergriffen werden können, die einen höheren Rollwiderstand verbunden mit besonderen Geräuschen erzeugen.
- Spezielle Sende- und Empfangseinrichtungen könnten den Fahrern signalisieren, dass auf einem definierten Streckenabschnitt bestimmte Regelungen gelten, die auch zur Einschaltung spezifischer Assistenzsysteme wie Abstandhalter (Abstandsregeltempomat ACC) oder Spurhalter (Spurassistent LDW) führen können. Ihr Einfluss wurde in der Begleitforschung der von BG Verkehr, BGL und KRAVAG (2012) ins Leben gerufenen Aktion »Sicher. Für Dich. Für mich« seitens des Instituts für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung und des Instituts für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik untersucht. Es zeigte sich deutlich, dass das Risiko der Unfallbeteiligung in der Testgruppe (767 Fahrzeuge mit FAS) um 34 % geringer war als in der Kontrollgruppe (565 Fahrzeuge ohne FAS).
- Fahrerassistenzsysteme sind zudem in der Lage, die Verkehrszeichen zu lesen und entweder direkt in interaktiven Displays Warnhinweise zur aktuellen Geschwindigkeit geben zu können bzw. sich mit dem Navigationsgerät kombinieren zu lassen. Ein Beispiel hierfür ist das System zur Verkehrszeichenerkennung von VW: Über eine Frontkamera werden Verkehrsschilder verarbeitet und auf einem Display auch innerhalb des Autos angezeigt. Darüber hinaus – und hier liegt der eigentliche Nutzen – werden diese Daten mit dem Navigationssystem und den aktuellen Fahrzeugdaten verglichen. So wird zum Beispiel das Verkehrszeichen »80 bei Nässe« dann eher aktiviert werden, wenn auch die Scheibenwischer aktiv sind.

- Besonders erwähnenswert erscheint hier auch das Head-Up Display von BMW, welches aktuelle Informationen z.B. zum Abstand direkt auf die Windschutzscheibe projiziert, wodurch die Blickzeiten auf das Armaturenbrett verkürzt werden können und somit die Aufmerksamkeit des Fahrers eher auf die Straße gerichtet bleibt.

Diese Untersuchungsansätze zielen in erster Linie auf die Vermeidung von Unfällen. Nichtsdestoweniger drängt sich ihr Nutzen auch für die Verminderung aggressionsbedingter Gefährdungssituationen auf. Denn wo aggressive Fahrer nicht in der Lage (oder gar willens) sind, vorschnelle Impulse zu unterdrücken, übernehmen diese Aufgabe zumindest partiell die genannten verkehrssteuernden Maßnahmen. Wo sie normüberschreitendes Verhalten auch tatsächlich verhindern (etwa durch eine automatische Abstandskontrolle), kann sich ein aggressiver Antrieb weniger in unbedachtem Verhalten verwirklichen und wird eine Gefährdung vermieden. Doch auch in Fällen, in denen solche Systeme lediglich verstärkt die Aufmerksamkeit auf die einzuhaltenden Regeln lenken, ergibt sich ein positiver Effekt. Denn Aggression wird sich zum einen verstärkt dort realisieren, wo kaum Beschränkungen erkennbar sind, vor allem aber in Situationen, in denen die bestehenden Beschränkungen dem Verkehrsteilnehmer sinnlos erscheinen und er sich ihnen deshalb überlegen fühlt. Genau hier können diese Modelle ihre Wirkung entfalten, indem sie Regeln an die konkrete Situation anpassen und Einschränkungen nachvollziehbarer machen (Strenge also nur dort walten lassen, wo es die Verkehrslage erfordert, im entgegengesetzten Fall aber auch eine freiere Fahrt ermöglichen können – eine Dynamik, von der auch durchschnittliche, normangepasste Fahrer profitieren). Und wengleich bei Vorschlägen wie diesen ohne Frage immer Kosten- und Aufwandsargumente entgegnet werden können, lohnt sich ihre genauere Betrachtung im Sinne wegweisender Zukunftsvisionen allemal.

Technische Assistenzsysteme im eigenen Fahrzeug bewahren auch den aufmerksamen Verkehrsteilnehmer vor riskantem und aggressivem Fahrverhalten. Im hier besprochenen Kontext können sie in doppelter Weise wertvoll sein. Zum einen dienen sie der Unterstützung des Fahrers und erfüllen damit eine Entlastungs- und Sicherheitsfunktion: Sie zeigen an und warnen. Der Fahrer wird darauf verwiesen, dass er zu schnell fährt, dass er zu müde und zu wenig aufmerksam ist (z.B. durch Attention-Assist von Mercedes), dass er die Spur nicht hält, dass er keinen Sicherheitsgurt angelegt hat oder dass er zu nah auffährt.

Doch obgleich Assistenzsysteme den Fahrer unterstützen (und Unterstützung nimmt man i.d.R. gern an), sind sie letztlich auch Kontrollsysteme, die möglicherweise gerade von aggressiven Fahrern nicht akzeptiert werden und deshalb ausgeschaltet werden. Denn in ihrer aktuellen Ausgestaltung signalisieren sie dem Fahrer lediglich einen spezifischen Zustand, der durch aktives Handeln zu beseitigen ist (vgl. Vollrath und Krems, 2011). Es erfolgt eine Information über das Fahrverhalten, der der Fahrer mit einer Korrektur begegnen kann, aber nicht muss. Sollen die Fahrerassistenzsysteme analog externer Kontrollinstanzen zur Wirkung kommen, so müsste diese Ausschaltmöglichkeit unterbunden werden. Ob dies

überhaupt in Betracht gezogen werden kann, ist eine Frage der Zulässigkeit nicht-übersteuerbarer Systeme. Die Antwort wiederum hängt nicht zuletzt von der finalen Auslegung des Art. 13 Abs. 1 des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr ab.

Zwar ist eine vollautomatische Steuerung eine sicherlich radikale, wenngleich ohne Frage effiziente Möglichkeit der Kontrolle, doch geht sie auch zu Lasten regelkonformer und fahrbegeisterter Verkehrsteilnehmer. Unabhängig vom Entscheid dieser Kontroverse besteht die Aufgabe ganz allgemein darin, die letztlich freie und autonome Entscheidung über das Fahrverhalten besonders in kritischen Situationen in Richtung auf regelkonformes Verhalten zu beeinflussen. Ein Zugang hierzu kann mit Hilfe solcher Fahrassistenzsysteme durch Präsentation von Ist-Soll-Vergleichen geschaffen werden, auf deren Grundlage verstärkt direkt sichtbare Kontrollen eingeführt werden können, die ihre Datenbasis in der dynamischen Verkehrsentwicklung haben. Das stellt hohe Anforderungen an die Technik (Abstandsmessungen, Echtzeiterfassung), die – wie die Beispiele gezeigt haben – aber nicht als unüberwindlich erscheinen.

Das Potential dieser Systeme entfaltet sich zunächst vor allem über das klassische psychologische Paradigma der Verstärkung. Indem bei regelwidrigem Verhalten auf die unangenehmen Signale und Warntöne mit regelkonformem Verhalten reagiert wird, steigt die Wahrscheinlichkeit, auch in Zukunft korrekt zu handeln. Im Übrigen wird möglicherweise nach wie vor die Möglichkeit positiver Verstärkung auch innerhalb des eigenen Autos übersehen, wo i.d.R. nur negatives Verhalten bestraft, positives jedoch kaum einmal belohnt wird (etwa mit Smileys wie sie in Tempo-30-Zonen häufig verwendet werden). Entscheidend ist, Anreize für eine normgerechte Teilnahme am Straßenverkehr zu schaffen.

Und dennoch gilt auch: Verkehrsteilnehmer mit einer deutlich erhöhten Neigung zu aggressiven Verhaltensweisen werden durch diese Mechanismen nur dann erreicht, wenn die entsprechende Kontrolle verstärkt externalisiert und das individuelle Verkehrsverhalten dadurch überwachbar wird. Wer von seinem Fahrzeug immer wieder regelwidrige Diskrepanzen vor Augen geführt bekommt und aufgefordert werden muss, sein Fahrverhalten zu ändern (weniger schnell zu fahren, Abstände einzuhalten, nicht die Spur zu wechseln), zeigt eine Disposition zu verkehrswidrigen Verhalten, die einer Intervention bedarf. Ein solcher Fahrer stellt ein höheres Gefährdungsrisiko im Straßenverkehr dar. Die Häufigkeit dieser Aufforderungen zu Korrekturen müssen daher aufgezeichnet und regelmäßig ausgewertet werden. Doch auch hier bietet die Technik vielfältige Chancen, etwa im Rahmen einer telemetrischen Übertragung an z.B. eine vom Fahrer selbst ausgewählte Kontrollinstanz oder aber durch Aufzeichnungen in einem Fahrtenschreiber, der je nach Auffälligkeit und Belastung des Fahrers in kürzeren Abständen ausgelesen wird. Bei Überschreiten eines kritischen Wertes (z.B. 5.000 Anlässe) erfolgt im ersten Fall über das Display eine Mitteilung an den Fahrer, innerhalb der nächsten 5 Tage die von ihm gewählte Kontrollinstanz (z.B. eine verkehrspsychologische Fachberatungsstelle) aufzusuchen. Diese Mitteilung wird auch der

Kontrollinstanz per Telemetrie überspielt, so dass hier eine unabhängige Reaktion erfolgen kann, falls der Fahrer die Mitteilung übersehen oder verdrängt hat. In der Einrichtung wird sodann gemeinsam mit dem Fahrer das Aufzeichnungssystem ausgewertet und eine spezifische Interventionsmaßnahme (das kann eine Maßnahme zum Zeitmanagement sein, aber auch eine videografierte Fahrt in Begleitung eines Beraters) vereinbart und durchgeführt. Denkbar wäre auch, den Fahrtenstreiber in regelmäßigen Abständen auszulesen und in einem Protokollbogen die Zahl der Anlässe für Assistenzersätze farbig unterlegt auszudrucken. Die technische Kontrolle i.V.m. Interventionsmaßnahmen wie Schulungs- und Trainingsprogrammen könnte dann auch die klassischen Sanktionssysteme zumindest im Ansatz ersetzen und Alternativen zur aktuellen Erziehungs- und Sanktionspraxis liefern.

Wer die Verkehrssicherheit erhöhen und die Zahl der Unfälle reduzieren möchte, der kann dieses Ziel vermutlich nur erreichen, wenn es gelingt, Regelabweichungen wie schnelles Auffahren, Drängeln oder gravierende Geschwindigkeitsübertretung systematisch zu kontrollieren und effektive Korrekturmaßnahmen zu ergreifen. Diese Kontrollen müssen insbesondere bei wiederholt auffälligen Fahrern greifen und dazu führen, dass die Fahreignung rechtzeitig überprüft wird. Die soziale Kontrolle erweist sich dabei aber als ein zentraler Engpass. Sie findet nur in relativ geringem Umfang und zudem sehr unsystematisch statt. Sie betrifft zudem vornehmlich Geschwindigkeitsüberschreitungen, nicht aber die vielfältigen Muster aggressiven Auffahrens, Lichthupens oder Abdrängens. Das Dunkelfeld der Übertretungen dürfte daher relativ groß sein, auch wenn gravierende Aggressionen die Ausnahme bilden. Dennoch: Wer stetig gegen die Regeln verstößt und dabei sogar immer wieder Belohnungserlebnisse verspürt, baut ein habituelles, ja fast automatisch ablaufendes Muster abweichenden Verhaltens auf, das durch sehr seltene Kontrollen kaum in seiner Wirkung zu unterbinden ist. Hier kann nur eine systematische Kontrolle weiterhelfen, die nicht durch humane Akteure wie die Polizei erfolgen muss, sondern viel zuverlässiger durch die in Fahrzeugen eingebaute Technik erfolgen kann. Allerdings kann eine solche Kontrolle nur dann wirken, wenn sie zusätzlich externalisiert wird. Ein notorischer Abweichter wird sich nicht von einer Information in seinem Display abhalten lassen, weiterhin Geschwindigkeitsverstöße zu begehen. Dieser Effekt kann nur durch die Information und Einschaltung externer Kontrollinstanzen erzielt werden. Auf diese Weise wird die bei (vornehmlich instrumentell motivierten) Aggressoren zugunsten des abweichenden Verhaltens ausgehende Kosten-Nutzen-Kalkulation in die entgegengesetzte Richtung ausgependelt: Während sich durch korrektes Fahren der Nutzen für korrektes Verhalten erhöht (sogar in doppelter Hinsicht: über eine Erhöhung der Sicherheit und durch eine positive Verstärkung), steigen die Kosten für abweichendes Fahren proportional an.

IV. Offene Fragen

Aggressionen stellen mehr dar als riskante Fahrweisen. Es sind Gefährdungen aufgrund bestimmter Motive. Die vorliegenden Überlegungen haben gezeigt, dass der Aggressionsbegriff nur für einen sehr speziellen Ausschnitt im Bereich der Abweichungen von korrektem Fahrverhalten im Verkehr steht, dass dieser Ausschnitt wegen der Komplexität von subjektiven und objektiven Faktoren schwer zu erfassen ist und es zudem wegen der Flüchtigkeit von Verkehrssituationen Schwierigkeiten macht, Aggressoren tatsächlich zu identifizieren und einer Sanktion zuzuführen. Daher stellt sich die Frage, ob es überhaupt sinnvoll ist, die Aggressivität jenseits einer gewissen Risikobereitschaft als eigenständiges Feld zu bearbeiten. Sicherlich kann man am Schreibtisch aggressive von riskanten Fahrweisen unterscheiden, aber im realen Verkehrsfluss und in der polizeilichen und justiziellen Praxis fällt dies extrem schwer. Dies hat zur Folge, dass kaum Anzeigen aufgegeben und viele Verfahren eingestellt werden.

Über das Etikett »aggressiv« werden Kraftfahrer kriminalisiert, doch ist fraglich, ob eine solche Kriminalisierung sinnvoll ist, solange es sehr schwer bis unmöglich ist, aggressive Fahrer zu identifizieren und eindeutige Beweise für ihr abweichendes Verhalten auf den Tisch zu legen. Hieraus folgt nicht die Forderung, den Gedanken an Sanktionen aufzugeben. Vielmehr ist zu überlegen, im Falle wiederholter Abweichungen durch riskantes Fahren einen eindeutigen Sanktionskatalog mit zusätzlichen fachpsychologisch fundierten Trainings- und Schulungsmaßnahmen zu entwickeln und vorzuhalten.

Angesichts der Fallstricke sozialer Auseinandersetzung im Straßenverkehr sollte zudem der Ausbau technischer Einflussmöglichkeiten im Fokus stehen. Statt auf externe Sozialkontrolle ist vermehrt auf technische Kontrollen zu setzen. Warum sollte es nicht gelingen, die Technik der telemetrischen Diagnostik von erkrankten Patienten auf die telemetrische Diagnostik von Risikoverhalten im Straßenverkehr zu übertragen? Denkbar sind viele Wege, von der Installation von Fahrtenschreibern oder Sensoren zur Registrierung von Abständen bis hin zur automatischen Über sendung der so gewonnenen Fahrprotokolle an vorab vereinbarte Ordnungsinstanzen oder fachpsychologische Beratungsstellen.

Wird der Verkehr in der hier aufgezeigten Weise weitergehend technisiert, so hat dennoch kein korrekter Fahrer einen Eingriff in seine fahrerischen Freiheiten zu befürchten. Ziel ist nicht Bevormundung, sondern eine Vereinfachung der Regeln. Ein Eingriff findet nur auf technisch-informativer Ebene statt und darf keine Vieldeutigkeiten implizieren. So werden Fahrer durch den vermehrten Einsatz technischer Systeme in Richtung auf verstärkt gesteuerte und kontrollierte Fahrzeugführer geprägt, die lernen müssen, sich in einer Welt der Signale und Kontrollen zu bewegen. In einer solchen geregelten Verkehrswelt steht dann weniger der individuelle Vorsatz zum Rechtsbruch oder das Motiv im Zentrum, sondern die korrekte Nutzung von Signalen und technischen Mitteln.

In Ergänzung zu dieser Überlegung, wonach bestimmte Motive aggressives Verhalten leiten, wird hier vornehmlich vorgeschlagen, in der Präventionsarbeit nicht allein auf verbal-aufklärerische Maßnahmen zu setzen, sondern verstärkt das psychologische Potenzial von Verhaltensschulungen und Verhaltenstrainings zu nutzen. Damit wird noch einmal angezeigt, dass es in einem mehr technischen System allein darum geht, sich entsprechend der bekannten Signale korrekt zu verhalten. Sind Signale einfach und eindeutig, so gibt es kaum Interpretationsbedarf, sondern lediglich richtiges oder falsches Verhalten. Im Falle von falschem Verhalten ist dann die Arbeit an der Motivlage des Täters nur von begrenzter Bedeutung. Entscheidend kommt es darauf an, dieses Fehlverhalten zu korrigieren. Diese Korrektur wird nicht durch Einstellungsanalyse, sondern durch verhaltenstherapeutisch basierte Schulungen und Trainings geleistet.

Literatur:

ADAC Motorwelt (2012). Die Wut am Steuer. S. 18-24, Heft 09/2012. ADAC Verlag.

Aktion Sicher.Für dich.Für mich. (2012); durchgeführt von BG Verkehr, BGL und KRAVAG (www.fahrer-assistenz-systeme.de/index.php?id=72) (Zugriff 26.2.13).

Anderson, C.A. & Bushman, B.J. (2002). Human aggression. *Annual review of psychology*, 93, 27-51.

Arnett, J. J., Offer, D. & Fine, M. A. (1997). Reckless driving in adolescence: State and trait factors. *Accident Analysis and Prevention*, 29, 57-63.

Banse, Rainer (2012). Aggressivität, Straftaten und Fahreignung: Empirische Zusammenhänge und Implikationen für die Fahreignungsbegutachtung. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 3, 119-123.

Baumeister, R. F., Smart, L. & Boden, J. M. (1996). Relation of threatened egotism to violence and aggression: The dark side of high self-esteem. *Psychological Review*, 103, 5-33.

Bem, D. J. (1972). Self-perception theory. In L. Berkowitz (Ed.), *Advances in experimental social psychology* (Vol. 6, pp. 1-62). New York: Academic Press.

Bornewasser, M. (1998). Soziale Konstruktion von Gewalt und Aggression. In: Bierhoff, H.W. & Wagner, U. (Hrsg.). *Aggression und Gewalt. Phänomene, Ursachen und Interventionen*. Stuttgart, Kohlhammer. 48-61.

Bösser, T. (1987). *Gefährliche und aggressive Verhaltensweisen des Fahrers bei der Regelung des Abstandes auf der Autobahn* (Vol. 3). Köln: Verlag TÜV Rheinland.

Briskorn, D., Drexl, A. & Hartmann, S. (2006). Inventory-based dispatching of automated guided vehicles on container terminals. *OR Spectrum*, 28, 611-630.

Bushman, B. J., Baumeister, R. F., Thomaes, S., Ryu, E., Beger, S. & West, S. G. (2009). Looking again, and harder, for a link between low self-esteem and aggression. *Journal of Personality*, 77, 427-446.

Chliaoutakis, J. El., Panayotis, D., Tzamalouka, G., Bakou, V., Koumaki, M., Darviri, C. (2002). Aggressive behavior while driving as predictor of self-reported car crashes. *Journal of Safety Research*, 33, 431-443.

Dahlen, E. R. & White, R. P. (2006). The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. *Personality and Individual Differences*, 41, 903-915.

Dahlen, E. R., Edwards, B. D., Tubré, T., Zyphur, M. J., Warren, C. R. (2012). Taking a look behind the wheel: An investigation into the personality predictors of aggressive driving. *Accident Analyses and Prevention*, 45, 1-9.

Deffenbacher, J., Oetting, E. & Lynch, R. (1994). Development of a driving anger scale. *Psychological Reports*, 74, 83-91.

Diener, E. (1980). Deindividuation: The absence of self-awareness and self-regulation in group members. In: Paulus, P. (Hrsg.). *The psychology of group influence*. Hillsdale, NJ: Erlbaum. 209-242.

Dollard, J., Doob, I. W., Miller, N. E., Mowrer, O. H. & Sears, R. R. (1939). *Frustration and aggression*. New Haven, CT: Yale University Press.

Ellinghaus, D. (1986). *Rücksichtslosigkeit und Partnerschaft. Eine sozialpsychologische Untersuchung über den Umgang unter Kraftfahrern im Straßenverkehr*. Köln: Ifaplan.

Ellinghaus, D. & Steinbrecher, J. (2000). *Verfall der Sitten? – Eine Untersuchung über die Entwicklung der Verkehrsmoral der letzten Jahrzehnte*. Köln: Ifaplan.

Feshbach, S. (1964). The function of aggression and the regulation of aggressive drive. *Psychological Review*, 71, 257-272.

Glitsch, E. & Bornewasser, M. 2012. *Schlussbericht zum Forschungsprojekt Optimierung der Interventionsmassnahmen im Rahmen der Reform des Mehrfachtäter-Punktsystems FE 89.0261/2011*.

Goldstein, A.P., Glick, B. & Gibbs, J.C. (1998). *Aggression replacement training. A comprehensive intervention for aggressive youth*. Champaign, Ill: Research Press.

Gottfredson, M. R. & Hirschi, T. (1990). *A general theory of crime*. Stanford: Stanford University Press.

Habermas, J. (1981). *Theorie des kommunikativen Handelns*. Bd. 1. Frankfurt: Suhrkamp.

Hofmann, M.; Petermann, F. & Withhöft, J. (2013). Der Beitrag der Psychologie zum Thema Aggressionen im Straßenverkehr, *Straßenverkehrsrecht*, 13, S. 12-15.

Holte, H. (2012) *Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und auf das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer*. BASt-Bericht M229. Bremen: NW-Verlag.

Jang, K. L., McCrae, R. R., Angleitner, A., Riemann, R., & Livesley, W. J. (1998). Heritability of facet-level traits in a cross-cultural twin sample: Support for a hierarchical model of personality. *Journal of Personality and Social Psychology*, 74, 1556-1565.

Junger, M. & Tremblay, R. E. (1999). Self-control, accidents, and crime. *Criminal Justice and Behavior*, 26, 485-501.

Junger, M. West, R. & Timman, R. (2012). Crime and risky behavior in traffic. An example of cross-situational consistency. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 38, 439-459.

Lawton, R., Parker, D. & Stradling, S. D. (1998). Predicting road traffic accidents: The role of social deviance and violations. *British Journal of Psychology*, 88, 249-262.

Leutner, D. und Liebertz, P. (2004): Gutachten über die Qualität von Aufbau-seminaren zur Nachschulung von Fahranfängern (ASF) und Punkteauffälligen (ASP) und über die Wirksamkeit ihrer Überwachung. Universität Duisburg Essen: Lehrstuhl für Lehr-Lernpsychologie.

Maag, C., Krüger, H.-P., Breuer, K., Benmimoum, A., Neunzig, N. & Ehmanns, D. (2003). Aggressionen im Straßenverkehr. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M151.

Meyer-Gramcko, F. (1997). Aggressionsverhalten im Straßenverkehr. *Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik*, 12, 335-338.

Mummendey, A., Bornewasser, M., Löschper, G. & Linneweber, V. (1982). Aggressiv sind immer die anderen. Playdoyer für eine sozialpsychologische Perspektive in der Aggressionsforschung. *Zeitschrift für Sozialpsychologie*, 33, 177-193.

National Highway Traffic Safety Administration (1999). *Aggressive driving and the law: A symposium*. Zitiert nach Maag, C. et al., a.a.O. S. 9).

Otten, S. & Mummendey, A. (1999). Aggressive Interaktionen und soziale Diskriminierung: Zur Rolle perspektiven- und kontextspezifischer Legitimationsprozesse. *Zeitschrift für Sozialpsychologie*, 30, 126-138.

Pritchard, R. D., Kleinbeck, U. & Schmidt, K. H. (1993). *Das Management-System PPM: Durch Mitarbeiterbeteiligung zu höherer Produktivität*. München: Beck.

Reason, J. (1992). *Human error*. Cambridge: University Press.

Savigny, E. von (1980). *Die Signalsprache der Autofahrer*. München.

Schmidt, A. (2012). Therapeutische Interventionen bei dissozialem und aggressivem Verhalten. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 3, 124-128.

Schulz von Thun, F. (1981). *Miteinander reden*. Reinbek: Rowohlt.

Schwebel, D. C., Severson, J., Ball, K. K. & Rizzo, M. (2006). Individual difference factors in risky driving: The roles of anger/hostility, conscientiousness, and sensation-seeking. *Accident Analyses and Prevention*, 38, 801-810.

Stucke, T. (2001). Der Zusammenhang zwischen Selbstkonzept und selbstberichtetem aggressivem Fahrverhalten. *Zeitschrift für Sozialpsychologie*, 32, 261-273.

Tennstädt, K.-C., Krause, F., Humpert, W. & Dann, H.-D. (1991). *Das Konstanzer Trainingsmodell (KTM), Einführung*. Bern: Huber.

Vollrath, M. & Krems, J. (2011). *Verkehrspsychologie. Ein Lehrbuch für Psychologen, Ingenieure und Informatiker*. Stuttgart: Kohlhammer.

Weber, H. & Rammsayer, T. (2012). *Differentielle Psychologie – Persönlichkeitsforschung*. Reihe Bachelorstudium Psychologie. Göttingen: Hogrefe.

Weidner, J. (1995). *Anti-Aggressivitäts-Training für Gewalttäter*. 3. Aufl. Bonn/Bad-Godesberg: Forum.

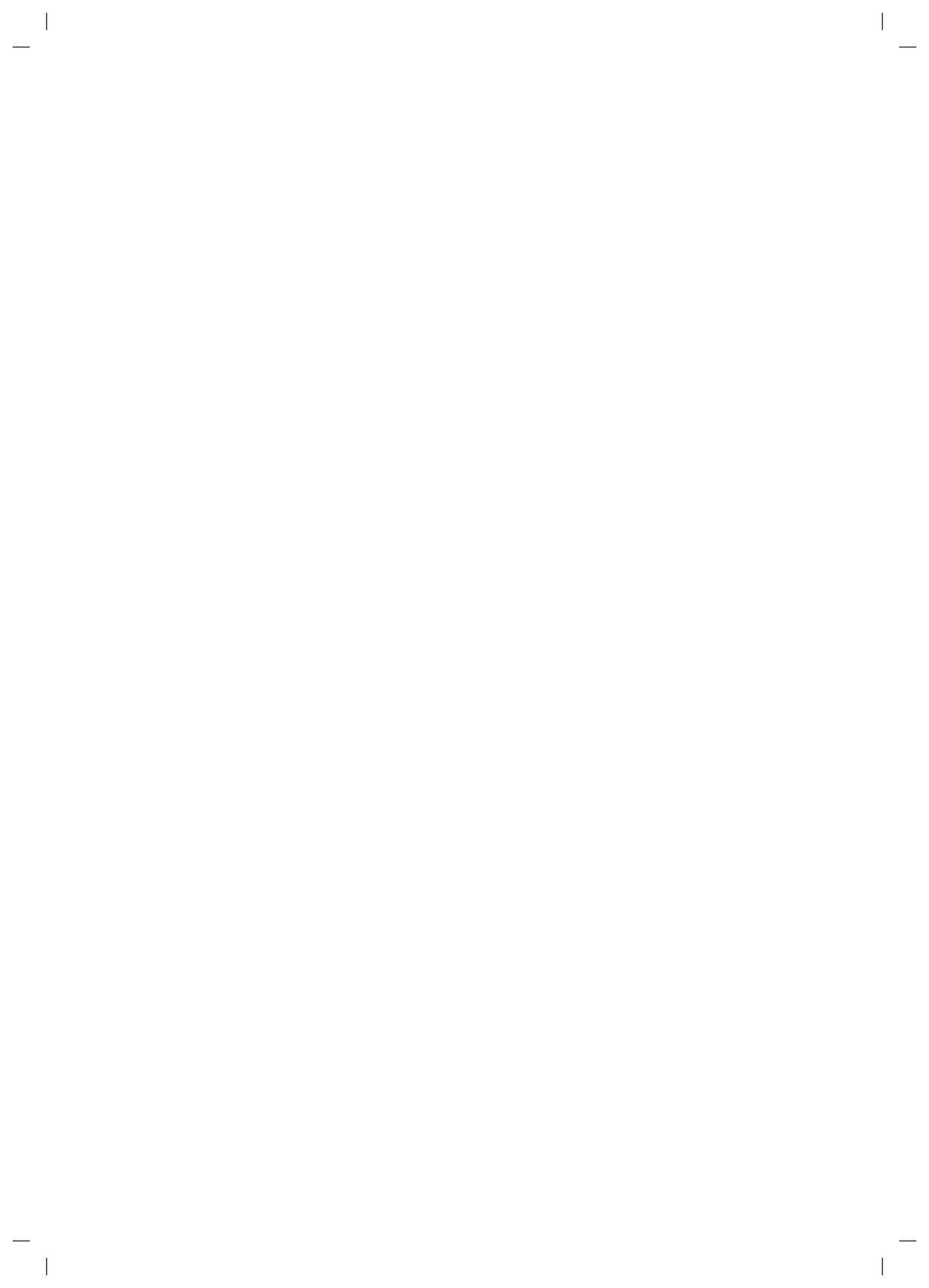
Wikström, P.-O., Oberwittler, D., Treiber, K. and Hardie, B. (2012) *Breaking rules: The social and situational dynamics of young people's urban crime*. Oxford: Oxford University Press.

Winfree, L. T. jr., Giever, D. M., Maupin, J. R. & Mays, G. L. (2007). Drunk driving and the prediction of analogous behavior: A longitudinal test of social learning and self-control theories. *Victims and Offenders*, 2, 327-349.

Zillmann, D. (1979). *Hostility and aggression*. Hillsdale, NJ, Erlbaum.

Zimbardo, P. G., Keough, K. A. & Boyd J. N. (1997). Present time perspective as a predictor of risky driving. *Personality and Individual Differences*, 23, 6, 1007-1023.

Zuckerman, M. (1994). *Behavioral expressions and biosocial bases of sensation seeking*. Cambridge: Cambridge University Press.



Aggression im Straßenverkehr – Staatliche Schutzpflicht gegen Rücksichtslosigkeit im Verkehr

Prof. Dr. Gerrit Manssen
Fakultät für Rechtswissenschaften, Universität Regensburg

I. Aggressives Verhalten als Verfassungsproblem

Wie viele Verkehrsunfälle mit Toten und/oder Schwerverletzten pro Jahr sind auf aggressives Verhalten von Fahrzeugführern zurückzuführen? Diese Frage ist schwer zu beantworten. Aggressives Verhalten ist keine Ursache, die in den offiziellen Unfallstatistiken auftaucht. Dort findet man vor allem »Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren«, »Nichtbeachten der Vorfahrt«, »nicht angepasste Geschwindigkeit« und »ungenügender Abstand«.¹ Diese Fehlverhaltensarten haben eine unterschiedlich starke Affinität zum Thema Aggression. Sicherlich können auch Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren sowie Ein- und Anfahren oder das Nichtbeachten von Vorfahrtsregelungen Ausdruck aggressiven Verhaltens sein. Oft ist solches Fehlverhalten aber lediglich die Folge von Unachtsamkeit oder Unkonzentriertheit. »Nicht angepasste Geschwindigkeit« und »ungenügender Abstand« (»Drängeln«) dürften hingegen zwar nicht regelmäßig, aber oft Ausdruck eines aggressiven Fahrstils sein, meist also sog. instrumentelle Aggression.² Man will schneller vorankommen, als es Verkehrslage oder Verkehrsregelung erlauben, man möchte, dass ein langsames Fahrzeug die Spur frei macht.

Aggression ist damit in zwar nicht genau quantifizierbarer, aber doch im Grunde sicher feststellbarer Weise ein wesentlicher Grund für die Entstehung von Unfällen. Ca. 1.000 Verkehrstote im Jahr dürften auf das Konto aggressiven Verhaltens

1 Siehe <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/Tabellen/FehlverhaltenFahrzeugfuehrer.html>, Abruf am 26.02.2013 um 15:09 Uhr.

2 Zum Begriff und zur Unterscheidung von der sog. feindseligen Aggression siehe Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Heft M 151, Aggressionen im Straßenverkehr, 2003, S. 11.

gehen.³ Es stellen sich deshalb wie beim gesamten Unfallgeschehen im deutschen Straßenverkehr Anfragen an das Verfassungsrecht. Will der Staat Unfälle reduzieren, muss vor allem aggressives Verhalten im Straßenverkehr unterbunden werden. Der verfassungsrechtliche Aspekt des Themas Aggression lautet daher: Wird der aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG abzuleitende staatliche Schutzauftrag für Leben und körperliche Unversehrtheit⁴ derzeit hinreichend erfüllt?⁵ Zwar ist die Zahl der Verkehrstoten in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich gesunken.⁶ Das durch Unfälle mit Toten und Schwerverletzten tagtäglich angerichtete menschliche Leid ist aber nach wie vor unermesslich und unerträglich. Die »Vision Zero«, also das Ziel, tödliche Unfälle auf öffentlichen Straßen möglichst völlig zu vermeiden,⁷ muss das vorrangige Ziel der Verkehrspolitik sein. Es gibt zwar verfassungsrechtlich keine Verpflichtung der staatlichen Gewalt auf einen absoluten Lebensschutz, sonst müsste man den Straßenverkehr völlig verbieten. So steht die Garantie des Art 2 Abs. 2 Satz 1 GG unter einfachem Gesetzesvorbehalt. Verkehrspolitik darf und muss auch andere Zwecke verfolgen und andere Interessen beachten, vor allem die Schaffung eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes als Grundvoraussetzung jeder modernen Volkswirtschaft. Jegliche Einschränkungen oder Gefährdungen müssen sich aber an dem besonderen Wert von Leben und körperlicher Unversehrtheit messen lassen.

Das Thema Aggression ist deshalb auch ein Verfassungsproblem, allerdings mit einer kleinen Einschränkung. Relevant sind solche aggressiven Verhaltensweisen, die zu Schäden von Leben und körperlicher Unversehrtheit führen. Die alltäglichen kleinen Unfreundlichkeiten, Beleidigungen und Beschimpfungen sind zwar meist auch Ausdruck von Aggression, können aber im vorliegenden Zusammenhang vernachlässigt werden, soweit sie nicht zu weiterem aggressiven Verhalten führen, das sicherheitsgefährdend sein kann.

Der aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG folgende Schutzauftrag des Staates ist dabei Ausdruck einer objektiven Wertentscheidung der Verfassung.⁸ Soweit im Folgenden Überlegungen angestellt werden, wie dieser Schutzauftrag sinnvoll erfüllt werden kann, betrifft dies die objektive Ebene. Es geht nicht um die Frage, inwieweit der einzelne Grundrechtsträger einen Anspruch darauf hat, dass der Staat bestimmte Maßnahmen zu treffen hat. Bekanntlich hat es das Bundesverfassungsgericht bisher zu Recht immer abgelehnt, im Wege der Verfassungsbeschwerde den Gesetzgeber zu bestimmten Maßnahmen zu verpflichten (etwa zur Einführung einer allgemeinen

3 Schätzung des ADAC, siehe auch Motorwelt 2012/Heft 9, S. 18 ff.

4 Siehe dazu allgemein Manssen, Staatsrecht II, Grundrechte, Rn. 268 ff.

5 Siehe dazu auch Manssen, Verfassungsfragen des Straßenverkehrs, in: Manssen/Jachmann/Gröpl (Hrsg.), FS für Udo Steiner, 2009, S. 510 ff.

6 <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/185/umfrage/todesfaelle-im-strassenverkehr/>, Abruf am 26.02.2013 um 14:55 Uhr.

7 <http://www.dvr.de/presse/informationen/873.htm>, Abruf am 26.02.2013 um 14:57 Uhr.

8 BVerfGE 49, 89 (142).

Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen⁹). Der Gesetzgeber hat – so die wiederkehrende Begründung – einen »weiten Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum« hinsichtlich des »Ob« und »Wie« einer verkehrsrechtlichen Regelung.¹⁰ Ein Grundrechtsverstoß liegt erst dann vor, wenn letztlich vollkommen ungeeignete Maßnahmen getroffen werden (»Untermaßverbot«).¹¹ Gleichwohl besteht gerade im Rahmen verkehrspolitischer Überlegungen Anlass, sich nicht auf evidente Schutzverfehlungen zu konzentrieren. Die objektivrechtliche Verpflichtung zur Optimierung grundrechtlicher Schutzgehalte besteht unabhängig von der Frage der subjektiv-rechtlichen Geltendmachung.

II. Mögliche Maßnahmen gegen aggressives Verkehrsverhalten

1) Gute Regeln, effektive Kontrolle, spürbare Sanktionierung

Im Hinblick auf aggressives Verkehrsverhalten wird man zur Kenntnis zu nehmen haben, dass Aggressionen im Verkehr zwar einerseits durch individuelle Faktoren bedingt sein können (persönliche Veranlagungen, familiärer oder beruflicher Ärger), aber auch durch bestimmte Verkehrssituationen begünstigt werden.¹² So könnte ein Ansatz zur Vermeidung von Aggressionen darin bestehen, dass der Staat den Straßenverkehr so organisiert, dass aggressionsauslösende oder aggressionsfördernde Ursachen weniger häufig auftreten. Eine Erkenntnis der Diskussion um Sicherheit im Straßenverkehr in den letzten Jahrzehnten besteht zweifellos darin, dass der Straßenverkehr ein Gesamtsystem ist. Der Schlüssel zu einer Vermeidung von Unfällen liegt immer auch in der Aufstellung guter und kontrollierbarer Regeln und einer guten Verkehrsinfrastruktur. Betrachtet man die Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten seit dem Krieg, sind es heute selbstverständliche Dinge, die sofort und signifikant zu einer Absenkung der Unfallzahlen geführt haben: die Einführung von Tempo 50 innerorts, die Einführung von Tempo 100 auf Landstraßen, die signifikante Absenkung der Promille-Grenze und die bußgeldbewehrte Gurtanlegepflicht.¹³ Dies ist Ausgangspunkt auch für Überlegungen zur Eindämmung des als zunehmend empfundenen aggressiven Verkehrsverhaltens.¹⁴ Es müssen die richtigen Regeln gefunden werden, um die Aggressionen aus dem Straßenverkehr heraus zu nehmen. Diese Regeln werden aber nur wirken, wenn sie auch kontrolliert und ihre Übertretung gegebenenfalls sanktioniert wird. Eine hinreichende Einsichtsfähigkeit des durchschnittlichen

9 BVerfG (Kammerbeschluss), NJW 1996, 651/652.

10 Siehe etwa BVerfGE 46, 160/164. Weitere Nachweise bei *Schulze-Fielitz*, in: Dreier (Hrsg.), GGK, Band 1, 2. Auflage 2004, Art. 2 II Rn. 86.

11 Siehe Manssen, Staatsrecht II, Grundrechte, 9. Auflage 2012, Rn. 52.

12 Bericht der BASt (o. Fn. 2), S. 20.

13 Vgl. Meewes, in: Manssen (Hrsg.), Verkehrssicherheit und Amtshaftung, 2003, S. 79/80.

14 Siehe *Motorwelt* 2012/Heft 9, S. 18: 93 % der Verkehrsteilnehmer fühlen sich schon mehr als einmal als Opfer aggressiven Verhaltens.

deutschen Kraftfahrers, nur das zu tun, was vernünftig ist und anderen nicht schadet, gibt es nicht.

Vorschläge, welche Maßnahmen sinnvollerweise gegen Aggression im Straßenverkehr erhoben werden können, findet man in einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen in Gestalt einer Umfrage unter 500 Beamten von Autobahn-Polizeiinspektionen.¹⁵ Solche Umfragen sind rechtspolitisch von besonderem Interesse. Sie stammen von Beamten »vor Ort«, die den durch aggressives Verhalten angerichteten Schaden nahezu täglich erleben. Die Vorschläge sind zudem »lobbyfrei«. Sie lesen sich aber wie die Liste der »Zahnschmerzthemen« der deutschen Verkehrspolitik: Höhere Kontrolldichte, Halterhaftung, generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen, härtere Sanktionen und Lkw-Überholverbot. Auch eine weitere Idee findet sich in der Untersuchung der Bundesanstalt: die Möglichkeit zu eröffnen, aggressive Fahrer über Mobiltelefon unmittelbar der Polizei zu melden, eine Möglichkeit der Verhaltenslenkung, die etwa in den USA nicht nur im Bereich der Verkehrskontrolle anzutreffen ist.¹⁶

2) Vermeidung hoher Differenzgeschwindigkeiten und gleichmäßiger Verkehrsfluss

a) Geschwindigkeitsreduzierung, insbesondere auf Autobahnen

Als eine wesentliche Ursache für aggressives Verhalten im Straßenverkehr werden hohe Geschwindigkeitsdifferenzen ausgemacht.¹⁷ Aggressives Verhalten zeigen nicht nur, aber vor allem schneller fahrende Kraftfahrer gegenüber langsameren. Zu denken wäre daher zunächst an die Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen, ein Reizthema des deutschen Verkehrsrechts. Schon seine Diskussion ist politisch unerwünscht. Daher gibt es kaum valide Untersuchungen zur Frage, welchen Einfluss eine solche Beschränkung auf die Verkehrssicherheit hätte. Man will jedenfalls auf politischer Ebene offensichtlich gar nicht wissen, ob eine solche Beschränkung die Zahl der Verkehrstoten um 50, 100 oder 150 im Jahr vermindern würde. Ansonsten müsste man sich den Vorwurf gefallen lassen, die Interessen der deutschen Automobilindustrie seien wichtiger als 100 Verkehrstote im Jahr. Selbst umwelt- und klimapolitische Ziele werden in diesem Zusammenhang zurückgestellt, obwohl man sonst zur Rettung der Welt vor der Klimakatastrophe vielfältige Beschränkungen vor allem im Wirtschafts- und Energierecht für geboten hält.

Die Vermeidung der öffentlichen Diskussion und das Bemühen, die empirischen Grundlagen gar nicht erforschen zu lassen, ist ein deutliches Zeichen einer von Irrationalitäten geprägten Auseinandersetzung.¹⁸ Jede Gesellschaft hat wohl solche

15 Bericht der BASt (o. Fn. 2), S. 25.

16 Siehe Bericht der BASt (o. Fn. 2), S. 18. Ein solches Verfahren gibt es auch in Neuseeland, siehe <http://www.police.govt.nz/service/road/roadwatch.html>, Abruf am 26.02.2013 um 15:17 Uhr.

17 Bericht der BASt (o. Fn. 2), S. 19 und durchgehend.

18 Überzeugend zur Unhaltbarkeit aller Argumente gegen ein Tempolimit überzeugend Zängl, Rasen im Treibhaus: Warum Deutschland ein Tempolimit braucht, 2007.

Irrationalitäten. Während man in manchen Staaten der USA auf dem Highway nur 70 mph fahren darf, weil alles andere ja viel zu gefährlich ist, darf sich jeder eine Waffe kaufen. In Deutschland darf man Waffen nicht frei kaufen, weil es – zu Recht – als unnützlich und viel zu gefährlich angesehen wird. Amokläufe in Schulen führen regelmäßig zu einer Verschärfung des Waffenrechts. Dafür darf man mit Tempo 250 oder mehr über die Autobahn rasen, was man auch nur als gefährlich, verantwortungslos und unnützlich bezeichnen kann, siehe den Fall von »Turbo-Rolf«, der im Jahr 2003 eine Fahrerin von der Fahrbahn abgedrängt und ihren Tod verschuldet hat.¹⁹ Auch die Rechtfertigungsmodelle sind die gleichen: Wie argumentiert die Waffenlobby in den USA? Nicht das Waffenrecht ist schuld, sondern der einzelne Kriminelle. Wir Deutschen würden sagen: Falsch, gäbe es eine wirksame Kontrolle von Waffenbesitz, gäbe es auch weniger Amokläufe oder sonstige Tötungsdelikte. Wie argumentiert die deutsche Schnelfahrerlobby? Nicht das fehlende Tempolimit ist schuld, sondern der verantwortungslose »Turbo-Rolf«. Antworten würden die Verkehrspolitiker anderer Länder: Falsch, wenn man nur 130 km/h fahren dürfte, ist die Wahrscheinlichkeit, dass Autofahrer mit über 200 km/h auf Kleinwagen auffahren, deutlich verringert.

Auch wenn beim Bemühen um eine rationale Abwägung deshalb die Argumente für ein generelles Tempolimit genauso deutlich überwiegen wie für ein Verbot des freien Verkaufs von Schusswaffen (daher wird die Diskussion von denen, die die generelle Geschwindigkeitsbeschränkung ablehnen, auch lieber gar nicht geführt), muss zugegeben werden, dass ein Effekt im Sinne einer Reduzierung von Aggressionen auf Autobahnen nicht völlig eindeutig prognostiziert werden kann. Jedenfalls geht eine Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen davon aus, dass eine signifikante Abnahme des Aggressionspotentials erst mit einer Verminderung der Geschwindigkeit auf 80 km/h zu verzeichnen ist,²⁰ eine Maßnahme, die der deutschen Autofahrerseele in absehbarer Zeit nicht zu verkaufen sein wird. Eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen wäre allerdings ein Einstieg in ein Umdenken. Es gibt dann eben kein Recht mehr auf freie Fahrt bis Tempo 250 oder theoretisch noch mehr, und jemand der 130 km/h fährt, nimmt niemandem, der hinter ihm fährt, den ihm zustehenden Freiheitsbereich. Vielleicht vermindert sich damit das Frustrationspotential, das ausweislich psychologischer Untersuchungen eine wesentliche Ursache für aggressives Verhalten ist.

Es ist deshalb letztlich auch eine Aufgabe der Verkehrspolitik, den deutschen Autofahrer in gewissem Rahmen von seinem Geschwindigkeitswahn zu befreien, nicht nur auf Autobahnen, sondern auch auf Landstraßen und innerörtlichen Straßen. Es besteht in der Gesellschaft kein hinreichendes Bewusstsein über die Bedeutung der Geschwindigkeit für die Schwere von Unfallfolgen. Während das

19 <http://www.faz.net/aktuell/feuilleton/kommentar-turbo-rolf-1142095.html>, Abruf am 26.02.2013 um 15:22 Uhr.

20 Bericht der BASt (o. Fn. 2), S. 155.

Fahren unter Alkoholgenuss – anders als noch in den 1960er- und 1970er-Jahren – mittlerweile gesellschaftlich geächtet ist und auch in der Unfallstatistik eine eher nachrangige Rolle spielt, gelten Geschwindigkeitsverstöße als Kavaliersdelikt, weil schnelles Fahren an sich als normal und nur ausnahmsweise gefährlich angesehen wird. Testfrage: Ein Auto fährt in einer Tempo-30-Zone korrekt 30 km/h und kommt genau vor einem plötzlich auf die Straße tretenden Fußgänger zum Stehen. Wie hoch wäre die Aufprallgeschwindigkeit, wenn das Auto 50 km/h gefahren wäre? Antwort: 50 km/h. Überlebenschance des erwachsenen Fußgängers: ca. 20 %, eines Kindes noch deutlich weniger. Viele wissen es nicht und viele wollen es nicht wissen oder jedenfalls keine Konsequenzen daraus ziehen.²¹

Diese gesellschaftliche Mentalität zeigt auch das Verkehrsstrafrecht, insbesondere die mittlerweile völlig verstaubte Regelung des § 315c StGB. Die Vorschrift stammt der Sache nach aus den 1950er-Jahren.²² Meist erfolgen Verurteilungen nach dieser Vorschrift wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss, die übrigen sieben Fehlverhaltensweisen spielen zahlenmäßig nur eine untergeordnete Rolle.²³ Unter den aufgelisteten »Todsünden« bei der Teilnahme am Verkehr fehlen die aus heutiger Sicht wichtigsten, nämlich die deutliche Überschreitung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit, das zu schnelle Fahren bei schlechten Sichtverhältnissen und vor allem das Unterschreiten des nötigen Abstandes. Immer wieder berichtet die Presse über Rekordfahrten auf der Berliner Avus. Ein früherer Boxweltmeister ist dort – Geschwindigkeitsbegrenzung 80 km/h – vor einiger Zeit mit einer Geschwindigkeit unterwegs gewesen, die an die 200 km/h heranreichte, eine Versechsfachung der kinetischen Energie und damit der Gefährdung anderer, von Reaktionszeiten und Bremswegen abgesehen, die zusätzlich zu berücksichtigen wären. Die Sanktionen sind aus verfassungsrechtlicher Sicht zu milde: einige Monate Fahrverbot, ein paar Punkte in Flensburg, eine im europäischen Vergleich niedrige Geldstrafe, einige Meldungen in der Boulevardpresse. Eigentlich wäre gerade bei einem Wiederholungstäter und offensichtlich chronischen Raser eine Gefängnisstrafe das rechtspolitisch angemessene Mittel, jedenfalls wenn man bedenkt, mit welchen vergleichsweise geringfügigen Rechtsgutsverletzungen oder -gefährdungen man sich in Deutschland sonst strafbar machen kann.²⁴ Eine weitere Schwäche des § 315c StGB ist die Struktur als konkretes Gefährdungsdelikt. Die Gefährdung ist oft nur dann beweisbar, wenn es zum Schadenseintritt kommt. Wollte man deutliche Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit als Straftat ausgestalten, sollte man wie beim Thema Alkohol verfahren und neben einem konkreten Gefährdungsdelikt (§ 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB) auch ein abstraktes schaffen (siehe § 316 StGB).

21 http://www.vsf.de/fileadmin/vsf/bilder/Tempo_30/Maria_Limboung_Tempo30.pdf, Abruf am 01.12.2012 um 12:07 Uhr.

22 König in: Leipziger Kommentar StGB, Band 11, 12. Auflage 2008, § 315c (»Entstehungsgeschichte«).

23 König in: Leipziger Kommentar StGB, Band 11, 12. Auflage 2008, § 315c Rdn. 1.

24 Bestes Beispiel ist die Strafbarkeit der Unfallflucht nach § 142 StGB, die nur der Sicherung der Durchsetzung zivilrechtlicher Ansprüche dient.

b) Lkw-Überholverbot auf Autobahnen

Ein zweites Thema, um das man sich kümmern sollte, will man die aggressionsauslösende Ursache »schnelles Fahrzeug trifft auf langsames« auf Autobahnen abbauen, ist das generelle Lkw-Überholverbot. Nach der Straßenverkehrsordnung dürfen Lkw auf Autobahnen max. 80 km/h fahren (§ 18 Abs. 5 Nr. 1 StVO). Die meisten Lkw fahren schneller, meist zwischen 85 und 90 km/h. Überholen darf zudem nur, wer mit »wesentlich höherer Geschwindigkeit« fährt als der zu Überholende (§ 5 Abs. 2 Satz 2 StVO). Dies ist vielfach nicht der Fall, auch wenn die Rechtsprechung eher großzügig von einer nötigen Geschwindigkeitsdifferenz von ca. 10 km/h ausgeht, jedoch letztlich immer auf den Einzelfall abstellen will.²⁵ Fast jeder überholende Lkw auf deutschen Autobahnen begeht deshalb bei jedem Überholvorgang zwei Regel-/Ordnungswidrigkeiten, er fährt zu schnell, aber für das Überholen nicht schnell genug. Warum sich der Verordnungsgeber die ständige Missachtung seiner Regeln seit Jahrzehnten tatenlos ansieht und sie damit ad absurdum führt, ist letztlich ein Rätsel. Konsequenter wäre ein grundsätzliches Lkw-Überholverbot, jedenfalls für Fahrzeuge ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht, eventuell mit der Möglichkeit, das Überholen in bestimmten Streckenabschnitten, etwa auf dreispurigen Autobahnen oder durch Verkehrsregelung zuzulassen, um zu lange Lkw-Kolonnen zu vermeiden, die möglicherweise das Einfädeln bei Auffahrten erschweren würden. Dadurch wäre jedenfalls ein Teil des Aggressionspotentials abbaubar, das dadurch entsteht, dass ständig Pkw von überholenden Lkw zur Verminderung der gefahrenen Geschwindigkeit gezwungen werden. Dass durch eine deutliche Ausweitung der Lkw-Überholverbote wesentliche Behinderungen des Gütertransportes oder Zeitverluste eintreten würden, ist nicht erkennbar. Jede Geschwindigkeit über 80 km/h bewegt sich bei Lkw ohnehin im Bereich der formellen und materiellen Illegalität. Es gibt kaum Lkw, die mit Tempo 60 über die Autobahn schleichen und eventuell lange Kolonnen verursachen würden. Notfalls könnte man das Problem auch dadurch lösen, dass man deutlich unter 80 km/h fahrende Lkw verpflichtet, nach gewisser Zeit den Weg frei zu machen.

3) Kontrolle von Verkehrsvorgängen

a) Klassische Kontrollmechanismen

Aggressives Fahren wird sich schließlich nur dann effektiv bekämpfen lassen, wenn verbesserte Kontrollverfahren eingeführt werden. Es ist Allgemeingut der kriminologischen Diskussion, dass Regeln, die nicht überwacht werden, auch nichts helfen. Wesentlich wirksamer als jede Straferschärfung ist eine bessere Kontrolle.

Auch insoweit ist die rechtspolitische Diskussion jedoch ein Trauerspiel. Beim Thema Halterhaftung wird reflexartig behauptet, diese sei verfassungswidrig, obwohl

²⁵ Nachweise bei Burmann/Hefß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, Kommentar, 22. Auflage 2012, § 5 Rdn. 22.

es die »Halterhaftung« gar nicht gibt, sondern nur verschiedene Modelle der Halterhaftung, von denen die einen möglicherweise verfassungswidrig sind, andere aber nicht (etwa eine rein finanzielle Haftung des Halters für nicht eintreibbare Bußgelder).²⁶ Gute Erfahrungen, etwa aus den Niederlanden²⁷, werden ignoriert und es wird so getan, als ob nur die Deutschen eine Garantie der Menschenwürde in der Verfassung hätten.²⁸ Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte hatte gegen die niederländischen oder österreichischen Regelungen keine Einwände.²⁹ Nur in Deutschland tut man so, als ginge mit der Halterhaftung die Welt unter, und die Verfassung mit.

Das Thema »Section-control«, mit dem im Ausland auf unfallträchtigen Streckenabschnitten beste Erfahrungen gemacht werden, befindet sich in Deutschland in einer Endloswarteschleife.³⁰ Anscheinend will kein Bundesland dieses Mittel jedenfalls einmal ausprobieren. Eventuelle datenschutzrechtliche Einwände scheinen vorgeschoben. Selbstverständlich gibt es datenschutzrechtliche Anforderungen, die aber in rechtsstaatlicher Weise erfüllbar sind.

Hinzu kommt, dass bei aggressivem Fahrverhalten das Strafrecht oft überfordert ist. Die Schwächen des § 315c StGB sind bereits angesprochen worden. Der Nötigungsparagraf § 240 StGB ist schon wegen seiner unbestimmten Rechtsbegriffe und den daraus folgenden rechtsstaatlichen Anforderungen nur selten ein geeignetes Mittel, um aggressiven Verkehrsteilnehmern wirksam Einhalt zu gebieten. Hinzu kommt das Beweisproblem. Steht Aussage gegen Aussage, etwa beim Drängeln auf Autobahnen, bleibt meistens nur die Einstellung des Verfahrens oder der Freispruch.

b) »Roadwatch«-Programme

Möglicherweise ist bei Verkehrsverstößen auch zu sehr das Strafrecht in der Vorhand. Zu überlegen wäre, auf Verwaltungsebene oder bei der Polizei eine Stelle einzuführen, bei der sich Verkehrsteilnehmer über aggressives Verhalten anderer beschweren können, ohne dass es gleich einer Strafanzeige oder eines Strafantrages bedarf. Beispielsweise in Neuseeland und Kanada gibt es solche Verfahren.³¹ Man bezeichnet sie als »Road-Watch«, eine Art Partnerschaft von Polizei und Öffentlichkeit. Die Grundidee besteht darin, dass Verkehrsteilnehmer, die ein aggressives oder sonstiges, grob verkehrswidriges Verhalten beobachten, dies unter Wahrung von Anonymität melden können. Die Verwaltungsbehörden oder die Polizei

26 Vgl. dazu Manssen, ZVS 2010, 28 ff.; ders., Polizeispiegel 10/2009, 21 ff.

27 Blindenbacher/Kuijten, in: Tagungsband zum 48. VGT 2010, Arbeitskreis I, S. 9 ff.

28 Brenner, in: Tagungsband zum 48. VGT 2010, Arbeitskreis I, S. 1 ff.

29 Nissen, in: Tagungsband zum 48. VGT 2010, Arbeitskreis I, S. 21 (25 f.).

30 Vgl. bereits die Überlegungen des Arbeitskreis V beim 47. VGT 2009, in: Tagungsband zum 47. VGT 2009, S. 259 ff.

31 <http://www.police.govt.nz/service/road/roadwatch.html>, Abruf am 26.02.2013 um 15:45 Uhr.

können dann überlegen, was sie mit solchen Hinweisen machen. Einmalige Ereignisse könnten sie ignorieren, beschwerten sich aber verschiedene Verkehrsteilnehmer öfter über dasselbe Fahrzeug, kann dies zum Anlass genommen werden, den Halter zu befragen, den Fahrer zu ermitteln und gegebenenfalls die Einleitung von verwaltungsrechtlichen Maßnahmen zu prüfen, etwa eine Fahreignungsprüfung. Vielleicht täte eine solche für deutsche Verhältnisse zunächst ungewohnte soziale Kontrolle dem deutschen Straßenverkehr auch gut. Es könnte die Lücke geschlossen werden, die sich derzeit im deutschen Recht zwischen tatenlosem Zusehen und einer Strafanzeige oder einem Strafantrag auftut. Er wäre sicher auch frustrationsabbauend für diejenigen, die Opfer aggressiven Verhaltens waren.

III. Fazit

Wer die Situation auf deutschen Straßen im Hinblick auf aggressives Verhalten in Ordnung findet, wird nichts ändern wollen. Die Zahl der Verkehrstoten wird sich dann vielleicht in den nächsten Jahren durch verbesserte Fahrzeugtechnik und einem unter Sicherheitsaspekten optimierten Straßenbau langsam weiter nach unten bewegen. Die zunehmende Verkehrsdichte wird ebenfalls positiv auf die Unfallzahlen wirken, weil die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten sinken werden. Die Chance darauf, in den nächsten 10 Jahren nachhaltig der »Vision Zero« näher zu kommen und damit vielleicht jedes Jahr hunderte oder mehr Menschenleben zu retten, würde aber bei schlichtem Abwarten vertan. Dies entspräche nicht dem aus der Verfassung ableitbaren Schutzauftrag. Man sollte deshalb zu Änderungen bereit sein, die im Ausland bekannt und bewährt sind, von einer sehr strukturkonservativen deutschen Verkehrspolitik aber bisher abgewehrt werden. Bekämpfung von aggressivem Fahren muss beim Thema Geschwindigkeit und Geschwindigkeitskontrolle ansetzen. Es sollten neue Denkansätze für Lkw-Überholvorgänge und eine bessere verwaltungsrechtliche oder polizeiliche Kontrolle von aggressivem Verhalten überlegt werden.



Ursachen und Folgen – Regelkonformes Verhalten – Prävention und Intervention

Holger Randel

Vorsitzender Richter am Landgericht Hamburg, Kl. Strafkammer 8

Vorwort

Der PKW-Bestand der Bundesrepublik Deutschland stagniert mit Stand 2011 auf hohem Niveau; die 42.301.561 Zulassungen entsprechen etwa den Zahlen von 1999 (42.323.672), nachdem diese im Jahr 2003 bereits die Zahl 44.657.303 erreicht hatten.¹

Auf die Pkw-Zahlen wird hier deshalb abgestellt, weil diese in der forensischen Alltagpraxis in vorrangigem Maße in das Geschehen um Aggression im Straßenverkehr involviert sind. Es wurden vorbereitend für dieses Referat 35 Fälle aus den Jahren 2009 bis 2012 exemplarisch untersucht, welche diesen besonders gefahrenträchtigen und zwischenmenschlich hochproblematischen Deliktsbereich zum Gegenstand hatten. Alle diese Fälle waren in der Verkehrsberufungskammer in Strafsachen beim Landgericht Hamburg, welcher der Referent vorsitzt, verhandelt worden.

Aus den analysierten Fällen ergibt sich weiter, dass in der Großstadt Hamburg ein großer Teil der Aggression im Straßenverkehr naturgemäß im vergleichsweise langsamen Stadtverkehr und sogar recht häufig wiederholt im ruhenden Verkehr stattfindet; der weitaus größte Teil des Hamburger Straßennetzes,² nämlich 3928 km (Stand 2011) besteht aus Stadtstraßen. Das – allerdings regelmäßig geschwindigkeitsbeschränkte – Autobahnnetz Hamburgs umfasst lediglich 83 km, die innerstädtischen Bundesstraßen von gerade einmal 117 km sind größtenteils auf 60 und nicht selten auch auf 50 km/h beschränkt.

Sofern die Aggressionen im Autobahnbereich der Bundesrepublik Deutschland stattfinden, spielt häufig die Differenzgeschwindigkeit eine erhöhte Rolle. Zusätzliche Initialimpulse hinsichtlich unterschiedlich fließender Geschwindigkeitsströme

1 www.kukuk.com/kukukinfo_aktuell/zulassung.htm.

2 Verkehrsbericht 2011 Polizei Hamburg.

erlangt das zunehmend dichte Verkehrsgeschehen durch LKW. Der insoweit mit Stand von 2011 bundesweit ebenfalls auf hohem Niveau verharrende LKW-, Omnibus- und Zugmaschinen-Anteil von zusammen 2.781.575 Fahrzeugen³ bringt ein in unserer auf Effizienz ausgerichteten Welt hohes Stressniveau für alle beteiligten Verkehrsteilnehmer mit sich. Nach einer Studie der Techniker Krankenkasse in Berlin von 2009 empfinden acht von zehn Deutschen ihr Leben als stressig; jeder Dritte steht unter Dauerdruck. Die Hauptursachen seien Jobstress, finanzielle Sorgen und Ärger im Straßenverkehr. Bei etwa jedem Dritten sei die Anspannung schon zum Dauerzustand geworden.⁴

Der Beschleunigungsforscher Hartmut Rosa⁵ führt zu diesem Gebiet aus, »dass fast alle Menschen in der Gesellschaft die Phänomene, um die es geht, nur zu gut aus eigener Erfahrung kennen: Die Zeit rast und wird uns immer knapper. Und der Strom an Ereignissen und Anforderungen droht uns mit sich zu reißen. Das vorherrschende Lebensgefühl ist, dass wir immer schneller laufen müssen, um nur unseren Platz in der Welt zu halten.«

Naturgemäß ergeht auch im Straßenverkehr zumindest immer häufiger eine innere Handlungsanforderung an den Einzelnen, die Reisezeit zu verkürzen. Dazu Rosa: »Wir genießen das Tempo ja auch; Beschleunigung und Flexibilisierung vermitteln uns ein Freiheits- und Glücksgefühl. Je mehr Optionen wir haben, je mehr Erlebnisse möglich sind, umso reicher erscheint unser Leben.«

Der Diplompsychologe aus dem Bereich der Verkehrspsychologie Christian Maag⁶ sieht innerhalb des entwickelten Modells des aggressiven Fahrers für den Bereich des schnelleren Verkehrs drei Entstehungsbedingungen für Ärger beim Fahren:

- (1) – die Differenz zwischen der Geschwindigkeit, die der Verkehrsteilnehmer fahren möchte und jener, die er aufgrund der verkehrlichen Umstände fahren kann
- (2) – vorausfahrende Fahrzeuge, die trotz einer ausreichenden Lücke auf der rechten Spur nicht ausweichen und
- (3) – aggressiv herannahende drängelnde Fahrer.

Maag dazu weiter: »Der entstehende Ärger führt in bestimmten Situationen zu einer Veränderung der Wahrnehmung anderer Verkehrsteilnehmer und zu einer veränderten Annäherung an vorausfahrende Fahrzeuge mit gegebenenfalls zu nahem Auffahren und Drängeln. Diese Verhaltensänderungen wirken auf das Verkehrssystem und den Verkehrsablauf zurück.«

3 www.kukuk.com/kukukinfo_aktuell/zulassung.htm.

4 <http://www.geld-kompakt.de/2009/05/14/stress-studie-jeder-dritte-steht-unter-dauerdruck/>.

5 <http://www.jenapolis.de/2010/04/zeitmangel-als-internationales-thema-beschleunigungsbuch-von-hartmut-rosa-von-der-universitaet-jena/>.

6 Aggressionen im Straßenverkehr Schlussbericht überarbeitete Fassung 11. Dezember 2002, Dipl.-Psych. Christian Maag u.a. Interdisziplinäres Zentrum für Verkehrswissenschaften an der Universität Würzburg (IZVW), Institut für Kraftfahrwesen der RWTH Aachen (IKA) S. 3.

I. Zum strafrechtlichen Status quo

1) Erscheinungsformen der Aggressivität

a) Besonderheiten im Stadtstaat

In den Augen von Medien und Öffentlichkeit stehen bei der Thematisierung aggressiven Verhaltens im Straßenverkehr regelmäßig zumindest auch Drängelattaken auf den bundesdeutschen Autobahnen im Fokus. Dies ergibt sich zwanglos aus dem entsprechenden Interesse an den leider oft nicht nur spektakulären, sondern regelmäßig mit tragischen Folgen verbundenen Unfällen. In letzter Zeit zunehmend in das öffentliche Interesse gerückt ist eine besonders perfide Art der Aggressionsdelikte, nämlich die willkürliche Tötung unbekannter Dritter durch suizidale Geisterfahrer.

Wie indessen bereits die im Vorwort benannten Fakten zum Straßennetz der Freien und Hansestadt Hamburg nahelegen, beziehen sich hier die aggressiven Handlungen zu großen Teilen auf ein Verkehrsgeschehen, in welchem innerstädtische Geschwindigkeiten oder gar der ruhende Verkehr den Tätern Anlass bieten, ihren überbordenden Emotionen durch aggressive Delinquenz Raum zu verschaffen.

Die Polizei Hamburg führt hierzu aus:⁷

»Aggressionsdelikte im Straßenverkehr wie hohe Geschwindigkeitsüberschreitungen, Drängeln, Rechtsüberholen und Nötigung sind wegen ihrer besonderen Gefahrneigung auf Autobahnen wie auch im Stadtstraßennetz ein wichtiges Feld der polizeilichen Verkehrsüberwachung. Die Polizei Hamburg setzt zu ihrer Bekämpfung zivile Streifenwagen und Motorräder mit Videoaufzeichnungssystemen ein. Insgesamt brachte (sie) im Jahre 2011 mit dem Einsatz dieser Fahrzeuge 3.628 Ordnungswidrigkeiten und 125 Verkehrsstraftaten zur Anzeige.«

Dieser Beitrag, der vor dem Hintergrund der tatrichterlichen Erfahrung in einem Stadtstaat und der Auswertung der in diesem entstandenen Sachverhalte erarbeitet wurde, kann und will keine Gewichtung hinsichtlich der in Deutschland dominierenden Art von Tatgeschehen vornehmen. Vielmehr soll vorliegend der Blick auch und gerade auf die Besonderheiten der Täter und der Taten aggressiven Verkehrsverhaltens weg vom Hochgeschwindigkeitsbereich gelenkt werden. Dabei wird großer Wert auf die Feststellung gelegt, dass die neben dem Hauptamt machbare, aber statistisch naturgemäß auf vergleichsweise weichem Fundament stehende Untersuchung von lediglich 35 Urteilen keinerlei Anspruch auf nachhaltig forensisch-empirische oder gar bundesweit anzuwendende Allgemeingültigkeit erhebt.

b) Individuell-forensische Empirie

Die im Vorwort erwähnten 35 für dieses Referat aus dem Deliktsbereich des aggressiven Verhaltens im Straßenverkehr exemplarisch untersuchten Fälle wurden

⁷ Verkehrsbericht 2011 Polizei Hamburg S. 53 unter 2.3.4.

ausschließlich danach ausgewählt, dass es sich um aggressionsbezogene Sachverhalte im Straßenverkehr gehandelt hat. Diese stehen damit im Gegensatz zu beispielweise Trunkenheitsfahrten, Fällen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis, aber auch fahrlässigen Körperverletzungen, bei welchen gerade nicht gezielt die Schädigung anderer Verkehrsteilnehmer intendiert wird (affektive Aggression) oder zur Durchsetzung eigener Ziele die Schädigung anderer Verkehrsteilnehmer in Kauf genommen wird (instrumentelle Aggression).⁸ Dabei wurden zunächst bei einem Gesamtfallaufkommen von 616 Berufungsverfahren im untersuchungsgegenständlichen Zeitraum von 2009 bis 2012 (einschließlich 3. Quartal 2012) jene ausgenommen, welche im Sachverhalt kein aggressives Tatverhalten aufwiesen. Allerdings konnte eine Reihe von Urteilen, in welchen ebenfalls Aggressionstaten im Straßenverkehr Gegenstand waren, keine Verwendung finden, da insoweit im Hinblick auf die durchgängig hohen Eingangszahlen bei den schriftlichen Urteilsgründen Gebrauch von den Abkürzungsmöglichkeiten gemäß § 267 Abs. 4 StPO Gebrauch gemacht worden war. Somit handelt es sich bei den untersuchten Sachverhalten bei weitem nicht um alle in diesem Zeitraum durch die Kammer abgeurteilten Taten aggressiven Verhaltens im Straßenverkehr. Es haben sich im Einzelnen folgende Erkenntnisse ergeben:

22 der Taten betrafen einen einzelnen Straftatbestand, in 10 Fällen wurden zwei und 3mal drei Straftatbestände verletzt.

Die verwirklichten Tathandlungen betrafen 11mal Beleidigung (§ 185 StGB), 8mal Nötigung (§ 240 StGB), 6mal beide in Kombination, 12mal Körperverletzung, davon 8mal vorsätzlich (§ 223 StGB) und 4mal fahrlässig (§ 229 StGB), 5mal Sachbeschädigung (§ 303 StGB), 4mal unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (§ 142 StGB), davon 3mal nach fahrlässiger Körperverletzung, 2mal gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr (§ 315b StGB), davon 1mal in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StGB) und 1mal Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c StGB). 3 Taten überschritten nicht das Versuchsstadium: 1mal gefährliche Körperverletzung (§§ 224, 22 StGB) sowie 2mal Nötigung.

34 der Täter waren Männer, 1mal handelte eine Frau. In 12 Fällen waren die (insoweit jeweils männlichen) Täter vorbestraft, davon 9mal mehrfach und 1mal einschlägig. Durch Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr aufgefallen in zu Zeiten des jeweiligen Urteilerlasses noch verwertbarer Form waren 3 Täter mit jeweils einem Eintrag im Verkehrszentralregister und 14 Angeklagte mit jeweils mehreren, und zwar bis zu 10 Vorauffälligkeiten. Bei lediglich 6 Tätern waren sowohl Vorstrafen als auch Eintragungen wegen Ordnungswidrigkeiten vorhanden. Dies bedeutet interessanterweise auch, dass die Mehrzahl der Täter vor ihrer Delinquenz nicht nur unbestraft, sondern auch verkehrsrechtlich noch nicht in Erscheinung getreten war.

In 13 der 35 Fälle handelte es sich um Auseinandersetzungen zwischen PKW-Fahrern, davon in 3 Fällen ausgehend von Taxifahrern, 2mal richtete sich die

⁸ Vgl. Philipp Y. Herzberg, Aggression und Aggressivität im Straßenverkehr.

Gewalt von PKW-Fahrern gegen parkende PKW, einmal gegen einen parkenden LKW und in 3 Fällen gegen LKW-Fahrer. 3mal betraf die Aggression von PKW-Fahrern Radfahrer, 2 LKW-Fahrer richteten sich gegen PKW-Fahrer sowie einer gegen einen Fußgänger, welcher allerdings der Aufsichtführende in einer Autobahnbaustelle war. 2 PKW-Fahrer waren aggressiv gegen Polizeibeamte, ein Fußgänger attackierte einen PKW-Fahrer, ein Radfahrer und ein Motorrollerfahrer jeweils einen Fußgänger.

Das Durchschnittsalter der sämtlich erwachsenen Täter (eine Zuständigkeit für Jugendstrafrecht bestand in der genannten Berufungskammer nicht) betrug knapp 46 Jahre, der jüngste war 25, der älteste 79 Jahre alt. Der festgestellte Einkommensnettodurchschnitt belief sich auf 1.278,60 €.

Hinsichtlich der Fahrzeugklassen ist ausgesprochen bemerkenswert, dass die Täter weit überwiegend in Klein- und Mittelklasse-PKW unterwegs waren und lediglich in 5 Fällen PKW der gehobenen Mittelklasse fuhren, während nur in einem einzigen Fall ein Oberklassefahrzeug, nämlich ein SUV des Premiumsegmentes genutzt wurde, welches der auf 400€-Basis als Fahrer tätige Angeklagte sich allerdings geliehen hatte. Keines der Fahrzeuge aus dem gehobenen Preisbereich war in einen Vorfall auf der Autobahn involviert. Die vermeintlich klassische Rivalen-Situation mit einer kurzen rennähnlichen Situationen (hier: großmotoriger 3er-BMW gegen VW Golf GTI, beide am Ende Totalschaden) kam lediglich in einem Fall vor, und zwar auf einer für 50/h höchstzulassenen Straße. Täter waren aber vereinzelt auch LKW- und Taxifahrer, Radfahrer, Rollerfahrer und Fußgänger.

In den 35 Sachverhalten handelte es sich um 22 private Fahrten sowie 11mal um Berufsfahrten, 2mal ist der Fahr Anlass nicht feststellbar gewesen. Die Tatzeit lag durchschnittlich um 14:14 Uhr, der tagesfrüheste Tatzeitpunkt war gegen 6:30 Uhr, der späteste lautete auf 22:05 Uhr.

In 20 Fällen verhielten sich die Täter verbal aggressiv, 6mal fand sogenanntes Drängeln statt, in 14 Fällen war ein Ausbremsen tatgegenständlich.

In 24 Fällen agierten die Verurteilten selbstjustiziell. 26mal gaben diese an, sich provoziert gefühlt zu haben; unter objektiver Betrachtung erschien das Verhalten der Geschädigten indessen in lediglich 8 Fällen provokant, in 4 Situationen war es dies ansatzweise.

12mal kam es zu Körperschäden, diese waren 2mal erheblich und 1mal sehr erheblich.

In 11 Sachverhalten entstand bei den aggressiven Handlungen im Straßenverkehr Fremdsachschaden, welcher 2mal über 2.000 € betrug und 1mal 10.000 € überstieg. Dabei traf lediglich in 3 Fällen die Verursachung von Körper- und Sachschäden zusammen.

Es wurde 33mal eine Geldstrafe verhängt (davon einmal vorbehalten gemäß § 59 StGB), und zwar in Höhe von 20 bis 140 Tagessätzen, wobei der Durchschnitt 56 Tagessätze betrug und der Modalwert bei 30 Tagessätzen lag. 2mal wurden Freiheitsstrafen festgesetzt, diese lauteten auf 1 Jahr 3 Monate (bei vorhandenen

Vorstrafen) bzw. 4 Monate (ohne Vorstrafen), wobei jeweils eine Strafaussetzung zur Bewährung erfolgte.

Gegen 11 Täter wurde ein Fahrverbot festgesetzt, dieses betrug in 7 Fällen 1 Monat, 2mal 2 Monate und in 2 Fällen 3 Monate.

5 Tätern wurde die Fahrerlaubnis entzogen, die Sperre betrug 2mal 9 Monate, 1mal 10 Monate und 2mal 1 Jahr. Sämtliche fahrerlaubnisbezogenen Maßnahmen richteten sich gegen männliche Täter.

Die Verurteilten entstammen breiten Bevölkerungsschichten sämtlicher Bildungs- und Ausbildungsgrade. Sie sind, wie gezeigt, weit überwiegend männlich und waren bei Tatbegehung sowohl privat als auch beruflich unterwegs (s.o.). In 7 Fällen handelte es sich bei den Tätern um Mitbürger mit ausländischen Staatsbürgerschaften, von denen 6 hier lebten; der 7. war ein dänischer Fernfahrer, der hier bei einer Berufsfahrt durch einen Flaschenwurf auf einen PKW mit Fremdschaden an diesem auffällig wurde. Weitere 11 Verurteilte haben erst im Laufe ihres Lebens die deutsche Staatsbürgerschaft erworben, wobei in beiden Gruppen mit zusammen 18 von 35 Personen insgesamt 11 Nationen beteiligt waren.

29 Urteile ergingen auf ausschließliche Berufung des Angeklagten,

1 Urteil auf ausschließliche Berufung der Staatsanwaltschaft und 5 auf beiderseitige Berufung. Von den 29 Berufungen durch Angeklagte führte keine zum Freispruch, 18 wurden vollständig, 11 teilweise verworfen. In allen 6 Verfahren staatsanwaltschaftlicher Rechtsmittel wurde das amtsgerichtliche Urteil aufgehoben und im Rechtsfolgenausspruch straf erhöhend oder erstmalig strafend abgeändert.

Interessant und möglicherweise von zukünftig steigender Bedeutung (s. dazu näher unter II.) ist die Tatsache, dass in 7 Fällen durch die Geschädigten eine Dokumentation mittels Mobiltelefons stattgefunden hat, davon 2mal per Video und 5mal per Bild.

aa) Täterprofile

Die Besonderheiten der einzelnen Aggressionsdelikte zeichnen ein plastisches Bild von den verschiedenen Temperamenten bzw. den Defiziten hinsichtlich der sozial grundsätzlich geforderten Rückhaltekräfte gegenüber dem eigenen Temperament. Einzelne Fälle der Körperverletzung seien hier exemplarisch dargestellt:

- Ein PKW-Fahrer wollte einen Verkehrsstau über eine Nebenstraße umfahren, sah dann aber, dass es sich um eine Sackgasse handelt. Der LKW-Fahrer, vor dem er zuvor gestanden hatte, war inzwischen vorgefahren und ließ den Angeklagten nicht mehr einscheren. Dieser echauffierte sich derart, dass er die Beifahrertür des LKW aufriss und über den Beifahrersitz auf den Fahrer zurobbte. Dieser verließ daraufhin das Führerhaus. Der Angeklagte lief zu ihm und stieß ihn zu Boden. Dort boxte er ihn im Rahmen eines länger andauernden Handgemenges am Boden liegend mehrfach heftig in die Seiten und drückte ihm mit dem Unterarm die Luft abdrückte, bis der Gepeinigte ihn in den Finger biss.
- Eine PKW-Fahrerin wartete vor einer für den Schiffsverkehr geöffneten Klappbrücke. Sie rückte nach dem Wenden und Wegfahren vor ihr befindlich

gewesener Fahrzeuge nicht sogleich vor, so dass eine Lücke entstand. Auf das Hupen des mit seinem LKW hinter ihr stehenden Angeklagten machte sie aus dem geöffneten Fenster eine beschwichtigende Geste. Der Angeklagte verließ daraufhin sein Fahrzeug und schlug ihr mit der Folge eines Hämatoms auf die rechte Gesichtshälfte.

- Die einzige Täterin übersah, von einem Supermarkt-Parkplatz kommend, einen (spanischen) Radfahrer und fuhr diesen im Bereich des rechten Unterschenkels leicht an, ohne dass dieser hierdurch verletzt wurde. Statt einer Entschuldigung beschimpfte ihn die 42jährige als »Kanake, Scheißausländer«, rief weiter: »Deine Mutter ist ein Schwein« und warf eine teilgefüllte PET-Flasche von 0,5 L ebenso schwungvoll wie exakt in seinen Genitalbereich. Der Geschädigte sank vor Schmerzen auf die Knie, konnte sich jedoch alsbald wieder erheben und setzte seinen Weg auf dem Rad fort. Die Angeklagte verfolgte ihn und schnitt ihm mit ihrem PKW den Weg ab. Sodann boxte sie unter weiteren Beleidigungen mit den schlagringartig zwischen die Finger ihrer Faust geklemmten Schlüsseln ihres (in der Hauptverhandlung demonstrierten recht großen) Schlüsselbundes in den Bauchbereich des Angeklagten. Dieser erlitt bei seinen Abwehrversuchen eine blutende Schnittwunde an der rechten Hand. Ferner stieß die Angeklagte ihn mehrfach mit ihrer Brust zurück. Der Geschädigte, ein ausgebildeter Personenschützer, wollte gleichwohl keine Hand gegen die Frau erheben und wandte sich ab, worauf sie ihm im Knöchelbereich und etwas darüber gegen beide Beine trat, bis ein tatneutraler Zeuge sie zur Raison rief und sie von weiteren Tathandlungen abließ.
- Ein Taxifahrer, der als Wartepflichtiger die Vorfahrt des späteren Geschädigten missachtete, verfolgte diesen, bremste ihn zweimal aus und schlug ihm sodann mehrfach mit beiden Fäusten in das Gesicht und an den Hinterkopf, wodurch zwei Beulen und Kopfschmerzen entstanden.
- Ein Anwohner, welcher sich auf einem Hundespaziergang befand, stellte sich in einem ländlichen Bereich Hamburgs einem PKW-Fahrer in den Weg, weil dieser einen Wirtschaftsweg für die Land- und Forstwirtschaft befuhr. Er schlug mit der aus Hartplastik bestehenden Kassette einer sog. Flexi-Leine, an welcher er seinen Hund führte, gegen das Fahrertürfenster. Daraufhin stieg der spätere Geschädigte aus. Der Angeklagte schlug wortlos mit einem mitgeführten Stockschild auf den Autofahrer ein. Der Schild zerbrach hierdurch und trennte sich nunmehr in den Griff, welchen der Angeklagte mit einem etwa 10 cm langen Stück restlichen Schildgestänges in der Hand hielt und in den oberen Schildteil, welcher sich über dem Kopf des Angeklagten öffnete und dort dergestalt verhakte, dass der Angeklagte keine Sicht mehr auf den Kopf- und Brustbereich des Geschädigten besaß. Gleichwohl schlug er nunmehr mit dem restlichen Schildgriff und dem Kassettenteil der Hundeleine in dessen Richtung und verursachte hierdurch ein Hämatom im Bereich unter dem linken Auge. Der Geschädigte, welcher übrigens ansässiger Landwirt war, dazu nachvollziehbar: »Er konnte nicht sehen, wohin er schlägt, er hätte ebenso gut meine Zähne treffen oder mir ein Auge herausschlagen können«.

Die dargestellten Beispielsachverhalte unterscheiden sich von den nicht beschriebenen aus der Sequenz der untersuchten Urteile nicht so maßgeblich, wie man als Adressat, welcher sich nicht alltäglich mit diesem Rechtsbereich beschäftigt, meinen könnte; allen Fällen ist gemein, dass der unbefangene Betrachter durchgängig über die oft maßlosen Reaktionen auf nichtige oder gar sinnwidrige Anlässe nur staunen kann. Es passiert mit Persistenz, dass spätere Angeklagte sich selbst im Straßenverkehr regelwidrig verhalten und dann über eine – objektiv verständliche – Reaktion Dritter »ausrasten«; regelmäßig kommt es z.B. vor, dass die Betätigung der Hupe durch den späteren Geschädigten zu massivsten Gegenreaktionen des eigentlichen Störers führt. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Hupe regelgerecht als Warnzeichen gemäß § 16 StVO oder bei größeren Verstößen durch den Täter als menschlich verständliches Ventil für den Ärger über das Tatverhalten benutzt wurde., sei diese regelgerecht als Warnzeichen gemäß § 16 StVO erfolgt oder bei größeren Verstößen durch den Täter als menschlich verständliches Ventil für den Ärger über das Tatverhalten, zu massivsten Gegenreaktionen des eigentlichen Störers führt.

Nicht immer richtet sich die Aggression gegen Personen:

- Ein neunundsiebzigjähriger PKW-Fahrer hatte als Besucher eines Gewerbegrundstückes einen als gemietet gekennzeichneten Privatparkplatz genutzt. Dessen Mieterin traf nach ihm ein und stellte ihren VW Golf so ab, dass möglichst wenig Behinderung entstand. Gleichwohl gelang dem Angeklagten die nach späteren Feststellungen objektiv möglich gewesene Ausfahrt nicht. Daraufhin schob dieser in 2 Phasen mit Hilfe seines älteren Mercedes den Golf beiseite (Fremdsachschaden gut 1.500 €) und entfernte sich unerlaubt vom Unfallort.
- Ein anderer Straftäter war Mieter des durch eine Smart-Halterin, welche sich in Urlaub befand, besetzten Stellplatzes in einer Wohnanlage. Allerdings war hier die Geschädigte vor ihrem Urlaub neu in die Wohnanlage eingezogen, wobei eine weitere Besonderheit der Umstand war, dass die zugeordneten Stellplätze nicht als solche gekennzeichnet waren, so auch nicht der Stellplatz des Angeklagten. Dies hielt ihn indessen nicht davon ab, mit seinem Peugeot-PKW den Smart »mit einem ordentlichen Schwung, es hat ziemlich geknallt« (so ein tatneutraler Zeuge) vollständig aus der Parklücke hinauszuschieben, um diese sodann mit seinem Fahrzeug einzunehmen. Unter diesen Umständen wirkt es verwunderlich, dass der Fremdsachschaden sich auf nur knapp 700 € belief.

bb) Einlassungsverhalten

Interessant und im Ergebnis insoweit hochgradig abweichend von dem Täterverhalten bei den nicht aggressionsmotivierten Verkehrsstrafen ist das Einlassungsverhalten: Zum einen haben bei 35 Tathandlungen lediglich 2 Täter von ihrer Aussagefreiheit Gebrauch gemacht und sich überhaupt nicht eingelassen, zum anderen gab es lediglich in 6 Fällen teilgeständige Angaben und in keinem einzigen Fall ein uneingeschränktes Geständnis.

In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass die Analyse im Bereich der Berufungsinstanz stattgefunden hat. Es handelt sich bei 30 der 35 Urteile um solche,

gegen die ausschließlich die Angeklagten (29mal) bzw. einmal neben der Staatsanwaltschaft auch die Angeklagte Berufung eingelegt hatte – eine Ausgangslage, die indessen in anderen Deliktsbereichen Geständnisse keineswegs grundlegend verhindert.

Sehr häufig ist bei aggressiven Verkehrsstraftaten ein Einlassungsverhalten, welches sich – auch und gerade bei dem im Verkehrsgeschehen verbreiteten Vorhandensein sogenannter tatneutraler Zeugen – regelmäßig als Schutzbehauptung erweist:

Um Teile des nachgewiesenen Verhaltens vermeintlich zu rechtfertigen, geben Angeklagte immer wieder (und in den untersuchten Fällen klar widerlegt) an, der spätere Geschädigte habe ihnen zuvor den aus der Faust gestreckten Mittelfinger gezeigt bzw. bei deutschen Geschädigten und Angeklagten fremdländischen Aussehens diesen als »Kanake, Ausländerschwein« oder Ähnliches bezeichnet bzw. bei fremd aussehenden Geschädigten und deutschen Angeklagten, es seien Begriffe wie »Faschist, Nazischwein« und dergleichen gefallen.

Häufig werden von den Tätern später widerlegte Angaben getätigt, der Geschädigte habe sich verkehrswidrig, verkehrsfreundlich oder anderweitig provokativ verhalten, obwohl dies mehrheitlich nicht ansatzweise zutrifft. Straftäter anderer Deliktsbereiche zeigen nicht selten eine durch erkennbare Einsicht glaubhafte Reue. Bei Tätern aus dem Themenkreis »Aggressivität im Straßenverkehr« stellt dies eine seltene regelmäßige die absolute Ausnahme dar. In 29 der 33 Fälle, in welchen Einlassungen der Angeklagten erfolgten, wurde die Tat geleugnet, dabei 14mal unter Abgabe konkreter Gegenbeschuldigungen. Für das Bestreiten hier ein durchaus nicht untypisches Beispiel:

Ein mehrfach vorbestrafter PKW-Fahrer brachte aus Ärger über eine Zurechtweisung betreffend das Befahren eines für ihn gesperrten Weges durch einen Radfahrer diesen durch eine Vollbremsung zum Auffahren und verletzte ihn hierdurch. Er teilte den Grund für die Bremsung wie folgt mit:

Zunächst berichtete er der eingetroffenen Funkstreifenwagenbesatzung, er habe anhalten müssen, weil sein Handy geklingelt habe. Als eine Inaugenscheinnahme seines Mobiltelefons ergab, dass kein entgangener Anruf registriert war, gab er an, es sei wohl das Signalzeichen für den leeren Akku gewesen. Gegenüber den später eingetroffenen Beamten des Verkehrsunfalldienstes ließ er sich dahingehend ein, er habe im Autoradio einen SMS-Ton gehört und dies auf sein Handy bezogen. Da dieses in der Tasche seiner engen Jeans gesteckt habe und er es habe herausholen wollen, habe er sein Fahrzeug bis zum Stehen verlangsamt. Kurz darauf sei der Radfahrer in sein Heck gefahren.

In der Hauptverhandlung führte er dazu aus, seine Jeans sei so eng gewesen, dass er sich habe im Sitz gerade machen müssen, um in die Tasche fassen zu können. Hierbei könne er versehentlich mit dem Fuß auf das Bremspedal gekommen sein.

Der Rückschluss aus Art und Maß, in welchem sich das Einlassungsverhalten von Aggressionstätern im Straßenverkehr in einem Rückblick auf knapp 35 Dienstjahre maßgeblich von demjenigen der Angeklagten in praktisch allen anderen Deliktsbereichen maßgeblich unterscheidet, lautet danach:

Den Aggressionstätern im Straßenverkehr fehlt ganz offensichtlich regelmäßig jegliches Unrechtsbewusstsein. Der Autor konnte als auch in anderen Deliktfeldern langjährig tätig gewesener Strafrichter in einer Vielzahl von Fällen außerhalb der hier untersuchten Delinquenz bei Straftätern innerhalb und außerhalb des Verkehrsbezugs immer wieder Geständnisse und mit glaubhafter Einsicht verbundene Reue verzeichnen. Dagegen ist dies bei Tätern aus dem Themenkreis »Aggressivität im Straßenverkehr« nicht nur bei den exemplarisch untersuchten Fällen, sondern im Rückblick auf die auch insoweit langjährige eigene Empirie die absolute Ausnahme.

2) Strafrechtliche Reaktionsmöglichkeiten

Im forensischen Alltag wird es sowohl für den Theoretiker als auch für den Praktiker naturgemäß und sicherlich auch den individuellen Prioritäten entsprechend immer gewisse Änderungswünsche geben. Stellt man aber ehrlicherweise darauf ab, dass die Auslastung der Kapazitäten hoch ist und in Zeiten knapper werdender Ressourcen auch realistisch betrachtet keinesfalls geringer werden wird, ist der vorhandene strafrechtliche Sanktionskatalog durchaus geeignet, um auch dem aggressiven Verhalten im Straßenverkehr wirksam zu begegnen; sofern es Defizite gibt, liegen diese nicht im Normenbereich, sondern den für eine konsequente Umsetzung oft mangelnden Ressourcen (dazu im Einzelnen später).

Im Wesentlichen sind es die §§ 185, 223, 224, 226, 229, 240, 315b, 315c und in gravierendsten Fällen 222 oder gar 212 StGB, welche hierfür unter Hinzuziehung des Nebenstrafbereiches (§ 44 StGB) bzw. der Maßregeln der Besserung und Sicherung (§§ 69, 69a StGB) ein weitgehend geeignetes Instrumentarium zur Verfügung stellen.

Die Probleme des Alltags liegen gegebenenfalls regelmäßig darin, im Rahmen der genannten Normen die erforderlichen Nachweise, unter anderem insbesondere hinsichtlich der Begriffe der groben Verkehrswidrigkeit und der Rücksichtslosigkeit sowie der konkreten Rechtsgutgefährdung im Rahmen des § 315c StGB, mit der für eine Verurteilung unabdingbaren Sicherheit zu führen. Dies gilt auch für den engen Grenzbereich in denjenigen Fällen des sogenannten Drängelns auf der Autobahn, in welchen Täter zum Zwecke schnelleren Vorankommens den gebotenen Sicherheitsabstand maßgeblich unterschreiten. Kommt bei derartigen Fällen der Bedrängte zu Tode, wird es – mit möglichen Schwierigkeiten der Herstellung einer richterlichen Überzeugung i.S.d. § 261 StPO ohne vernünftige Zweifel – extrem von dem individuell-konkreten Maß der Pflichtverletzung abhängen, ob dem Täter der Vorwurf der Fahrlässigkeit oder des Eventualdolus gemacht werden muss;⁹ die hierfür ausschlaggebenden Faktoren sind beispielsweise die Massen und Geschwindigkeiten der beteiligten Fahrzeuge, die Abstände mit dem zeitlich/räumlichen Änderungsfaktor, die Wetter-, Sicht- und die sonstigen Straßenverhältnisse.

9 dazu auch Cierniak, 50. Deutscher Verkehrsgerichtstag (Luchterhand) 175, 187 f.

Eine Besonderheit der strafrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten in der Berufung ist, ohne dass dieses als grundsätzliche Kritik an den Gerichten der ersten Instanz verstanden werden soll, Folgendes:

In der Berufungshauptverhandlung steht ohne Frage von den Eingangszahlen her für den einzelnen Fall mehr Zeit für die Beweisaufnahme zur Verfügung als beim Amtsgericht. Hieran mag es liegen, dass unter forensisch-empirischer Betrachtung vergleichbarer Fälle die Verhängung eines Fahrverbotes oder bei einem entsprechenden Maß an Aggression auch die Entziehung der Fahrerlaubnis unter Einziehung des Führerscheins und Festsetzung einer Sperrfrist zur Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis im jeweiligen Fall angebracht scheint, jedoch nicht ganz selten konkret unterbleibt. Hier steht jedoch, wenn in erster Instanz derartige Sanktionen nicht verhängt worden sind, in Anbetracht der weit überwiegend (ausschließlich) durch den Angeklagten eingelegten Berufungen regelmäßig das Verschlechterungsverbot aus § 331 StPO der Nachholung einer solchen Maßnahme entgegen.

3) Nachweisprobleme in der forensischen Praxis

Konkrete Nachweisprobleme ergeben sich in den Fällen, in welchen die Identifizierung des Täters – also meist des Fahrers – nicht gelingt oder durch widerstreitende Zeugenangaben der Sachverhalt nicht eindeutig aufzuklären ist. Indessen sei der Wahrheit die Ehre gegeben: Derlei Fälle finden meist schon ihr Ende im Ermittlungsverfahren und gelangen regelmäßig zu einer der verschiedenen Formen der Einstellung. Daher ist aus Sicht des Berufungsrichters, auch aus dem vorgeschilderten in diesem Deliktsbereich ungewöhnlichen Einlassungsverhalten heraus, für einen Bericht aus eigener Erfahrung hierzu kein nennenswerter Raum.

Grundsätzlich problematisch stellt sich dies naturgemäß bei Unfällen insbesondere bei hoher Geschwindigkeit auf der Bundesautobahn dar: Für die Verurteilung wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit fahrlässiger Tötung in zwei Fällen eines zunächst nicht identifiziert gewesenen Daimler-Chrysler Versuchsingenieurs¹⁰ ist aufgrund von Zeugenaussagen mit Hilfe des Kraftfahrtbundesamtes eine Überprüfung von insgesamt 978 Fahrzeugen erfolgt, die schließlich zur Überführung des Täters geführt hat.

Naheliegend ist, dass bei der heutigen Dichte von Mobiltelefonen, von denen die meisten zur Fertigung von Fotos und viele auch zur Erstellung von Videos geeignet sind, Identifikationsprobleme eher ab- als zunehmen werden. Dies gilt zumindest für diejenigen Sachverhalte, in denen das Geschehen eine gewisse zeitliche Dauer einnimmt. Dazu interessant ist die Tatsache, dass in 7 der hier 35 untersuchten Fälle durch die Geschädigten bereits eine solche Dokumentation mittels Mobiltelefons stattgefunden hat, davon 2mal per Video und 5mal per Bild.

10 LG Karlsruhe, Urt. v. 29.07.2004 – 11 Ns 40 Js 26274/03.

Ein weiteres der rasanten Fortentwicklung der Medientechnik geschuldetes Phänomen weist in der letzten Zeit eine zunehmende Tendenz auf, die sich mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit noch weiter verstärken wird:

Diverse Videoclips insbesondere aus Russland, die unter »You Tube« im Internet aufrufbar sind, wurden mit sogenannten Dashcams aufgezeichnet. Derartige Geräte, sehr kompakte Videocameras mit meist Saugnapfhalterungen für die Windschutzscheibe, sind bereits zu Preisen ab etwa 50 € erhältlich, die entsprechenden Speichermedien für Aufnahmestunden im zweistelligen Bereich kosten ab etwa 10 €. Dadurch, dass die jeweils ältesten Aufnahmen in der üblichen System-einstellung durch die neuesten überspielt werden, können diese Cam's zu geringen Kosten praktisch jederzeit und fortlaufend zur Beweissicherung Verwendung finden. Für den Gebrauch und die forensische Verwertung in der Bundesrepublik Deutschland besteht insoweit hinsichtlich der jeweiligen Zulässigkeit Klärungsbedarf, der aufgrund der auch hier zunehmenden Verbreitung (entsprechende You Tube-Beiträge stammen seit einigen Jahren ersichtlich auch von deutschen Straßen) indessen in naher Zukunft gedeckt werden dürfte.

4) Exkurs: Verwaltungsrechtliche Eingriffsmöglichkeiten

Abgesehen vom Instrumentarium der Strafgerichtsbarkeit ist seit Längerem in der Verwaltungsgerichtsbarkeit eine vergleichsweise harte Linie gegen Aggression im Straßenverkehr gehandhabt worden:

Das OVG Lüneburg hat am 21.11.2006¹¹ entschieden, dass eine Fahrerlaubnisentziehung – allerdings, wie auch in den folgend dargestellten Fällen stets im Zusammenhang mit der Weigerung, ein angeordnetes medizinisch-psychologisches Gutachten (MPU) vorzulegen – bei einem zuvor ordnungswidrigkeitenrechtlich vollständig unbelasteten Fahrerlaubnisinhaber bereits nach zwei innerörtlichen Geschwindigkeitsüberschreitungen um 32 und 47 km/h rechtmäßig ist. Dies wirkt zunächst verblüffend, weil mit diesen beiden Ordnungswidrigkeiten lediglich die Verhängung von (insgesamt) 7 Punkten verbunden war. Daher konnten fahrerlaubnisbezogene Maßnahmen nach dem Punktesystem des § 4 Abs. 3 StVG (noch) nicht ergriffen werden. Ausschlaggebend für die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens war hier die Durchführung eines sog. Sprints, also eine innerörtlich durchgeführte Fahrt mit einer betonten Beschleunigungssequenz (vorliegend innerhalb einer Strecke von ca. 100 m ein Spurt aus etwa Schritttempo auf gemessene 85 bzw. messtoleranzbereinigt vorwerfbare 82 km/h). Der Senat hat hierzu ausgeführt, es sei klärungsbedürftig gewesen, ob der Antragsteller durch eine rücksichtslose und vorsätzliche Missachtung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit »eigene Interessen über die Belange anderer Verkehrsteilnehmer setzt und Geschwindigkeitsüberschreitungen möglicherweise ‚aus Spaß‘ an der Fahrleistung des eigenen PKW oder aus einem Geltungsbedürfnis heraus begeht«. Dies könne

11 12 ME 354/06, Beschl. v. 21.11.2006, NJW 2007, 313, zitiert nach juris.

nämlich Mängel in der charakterlichen Eignung offenbaren, aufgrund derer die zukünftige Achtung und Beachtung der Verkehrsvorschriften nicht gewährleistet sei. Hieran änderte auch der sachlich zutreffende Vortrag des betroffenen Kraftfahrers nichts, im Vorfeld der beiden Ordnungswidrigkeiten in keiner Weise auffällig gewesen zu sein und auch bis zu der etwa 15 Monate später erfolgten Fahrerlaubnisentziehung keinerlei neuer Verstöße beschuldigt worden zu sein.

Das Verwaltungsgericht München hat am 20.08.2009¹² eine entsprechende Entziehung einer Fahrerlaubnis bestätigt. Hier hatte der Kläger im August 2004 seiner getrennt lebenden Ehefrau außerhalb jeglichen Zusammenhangs mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges aufgelauert, sie beschimpft und gedroht, sie umzubringen. Anschließend schlug er sie auf das rechte Auge mit der Folge einer rechtsseitigen Gesichts- und Schädelprellung sowie einer schmerzhaften Schwellung im Augenbereich. Im Januar 2007 fuhr der Kläger mit seinem PKW auf der linken Fahrspur sehr dicht auf ein anderes Fahrzeug auf. Hierbei betätigte er mehrfach die Lichthupe, überholte rechts und bremste den anderen Fahrer danach mehrmals aus. Sodann fuhr dieser rechts von ihm, worauf der Kläger versuchte, den Geschädigten auf den Standstreifen abzudrängen und mit einem Gegenstand in der Größe einer Cola-Dose nach dem Fahrzeug warf. Das MPU-Gutachten sollte Stellung dazu nehmen, »ob der Kläger im Hinblick auf sein verkehrsgefährdendes/aggressives Verhalten mittlerweile die nötige Einsicht in ein Verhalten im Straßenverkehr gewonnen hat, das auch die Rücksicht gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern wahrt«. Interessanterweise wurde bei diesbezüglichen Bedenken auch auf das Einlassungsverhalten des Klägers abgestellt; dieser hatte hinsichtlich der Verkehrsstraftat eine Provokation durch den Geschädigten als ursächlich benannt und seine eigene Beteiligung hinsichtlich des verkehrsgefährdenden Verhaltens auf das Werfen einer leeren Plastik-Cola-Flasche reduziert.

Das Verwaltungsgericht Gelsenkirchen entschied am 04.08.2011,¹³ dass rechtmäßiger Anlass für die Anordnung einer Begutachtung auch folgende Tat war: Der Antragsteller hatte gemäß amtsgerichtlichem Urte. v. 24.08.2005 einer Person, mit der er bei dem Versuch, sie mit dem Fahrrad zu überholen, kollidiert war, aus Wut eine Ohrfeige versetzt und sie beschimpft. Einer weiteren Verurteilung vom 24.03.2009 lag zugrunde, dass der Angeklagte auf einem privaten Betriebsgelände mit einem unbefugt in Gebrauch genommenem LKW auf eine Person zufuhr, um diese aus dem Weg zu drängen. Hier sind ein hohes Aggressionspotenzial und die Neigung des Antragstellers zu Rohheit und Unbeherrschtheit als Anlass zur Gutachtenanordnung betrachtet worden. Die aufgeführten Taten seien auch dann Grundlage für eine Begutachtung, wenn sie nicht ausschließlich im Straßenverkehr begangen worden seien; es handele sich zunächst um eine erhebliche Tat

12 M 6b K 08.5988, Urte. v. 20.08.2009, zitiert nach juris.

13 7 L 705/11, Beschl. v. 04.08.2011, zitiert nach juris.

i.S.d. § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 FeV, welche seit der 4. Änderung der FeV vom 18.07.2008 nicht (mehr) auch schwerwiegend sein müssten.

Schließlich hat das Verwaltungsgericht Augsburg am 29.02.2012¹⁴ die Entziehung der Fahrerlaubnis bei einem Berufskraftfahrer betätigt, welcher ebenfalls das angeordnete Gutachten nicht vorgelegt hat. Der Antragsteller hatte sich von seinem LKW aus bei rotem Ampelsignal zu dem vor ihm wartenden LKW-Fahrer begeben und diesen gewaltsam aus der Fahrerkabine gezerrt. Der Geschädigte konnte gerade noch seinen Lastzug auf der abschüssigen Fahrbahn vor dem Wegrollen sichern. Er fiel auf die Straße und mit ihm ein vom Geschädigten im Führerhaus mitgeführter Baseballschläger. Der Geschädigte hob diesen auf. Der Antragsteller riss ihm den Schläger aus der Hand und schlug mit dem Griff auf den Geschädigten ein. Dieser erlitt Prellungen an der linken Schulter und am linken Oberschenkel. Hierin, so das VG Augsburg, liege ein Tatzusammenhang mit der Kraftfahreignung. Die Tat lasse »eine generelle Veranlagung des Antragstellers zu Rohheit bzw. eine geringe Hemmschwelle gegenüber der körperlichen Integrität anderer Menschen und damit ein hohes Aggressionspotenzial erkennen«. Dies führe zu Zweifeln an der charakterlichen Eignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen und einem entsprechendem Begutachtungsbedarf. Die Anordnung werde bei einer Tatzeit am 11.01.2011 weiterhin getragen durch eine Geschwindigkeitsüberschreitung um 28 km/h am 23.11.2010 als erheblicher Verstoß gegen verkehrsrechtliche Vorschriften (§ 11 Abs. 3 Nr. 4, 5 und 7 FeV).

In allen derartigen Entscheidungen wird darauf abgestellt, dass es zum Schutz des Lebens, der Gesundheit und auch des Eigentums anderer Verkehrsteilnehmer notwendig sei, eine weitere Verkehrsteilnahme der Täter umgehend zu unterbinden; das private Interesse des Antragstellers müsse zurückstehen. Ferner wird regelmäßig betont, dass hinsichtlich der Entziehung kein Raum für eine Ermessensentscheidung bleibe (§ 3 Abs. 1 Satz 1 StVG i.V.m. § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV).

II. Ausblick des forensischen Praktikers

1) Verkehrliche Rahmenbedingungen

Leider nimmt mit dem Stresslevel in unserem Alltag auch das entsprechende Niveau im Straßenverkehr zu. Dabei ist es für den Alltag vor Gericht in keiner Weise zielführend, nach den Ursachen dieses Zivilisationsleidens zu fragen, wir werden vielmehr realistisch betrachtet weiter mit den Auswirkungen leben müssen.

Täter von Aggressionstaten im Straßenverkehr fallen in aller Regelmäßigkeit nicht nur durch einen Mangel an Selbstbeherrschung auf. Vielmehr ist ihnen, zumindest sofern sie die Urteile der ersten Instanz angegriffen haben und somit Gegenstand dieser Untersuchung werden konnten, einhellig zu eigen, die Schuld an

¹⁴ Au 7 S 12.196, Beschl. v. 29.02.2012, zitiert nach juris.

jeglichem deliktischen Geschehen zuallererst bei »dem Anderen«, keinesfalls aber bei sich selbst zu suchen. Dies dürfte vorrangig die Ursache für das bei nahezu allen einschlägigen Taten vollständig fehlende Unrechtsbewusstsein darstellen.

Abhilfe könnten hier in einem Teilbereich die seitens der KFZ-Industrie schon aus Umsatzgründen nur zu gerne zur Verfügung gestellten Assistenzsysteme bilden. Diese haben aufgrund steigender Stückzahlen bereits zu durchaus attraktiven Preisen auch Einzug in die Kompaktklasse gehalten. Das vorrangig in Flächenländern verbreitete Drängeln auf Autobahnen könnte beispielsweise durch ein sehr komfortables System, nämlich den Tempomaten mit Abstandsregelung, durchaus vermieden werden, bremsen doch derartige Einrichtungen das eigene Fahrzeug bei Erreichen des z.B. einstellbaren 2-Sekunden-Abstandes selbsttätig ab. Abgesehen von der Frage, ob derartige Maßnahmen Abstandsverstöße nicht nur dann vorrangig verhindern, wenn sie nicht abschaltbar sind (was wiederum der Klärung hierfür erforderlicher rechtlicher Grundlagen bedarf), ist die technische Möglichkeit nur die eine Seite der Medaille, nämlich die gute. Die andere stellt sich wie folgt dar:

Einerseits ist bei dem ohnehin zur Unterschreitung von Mindestabständen neigenden KFZ-Lenker kaum zu erwarten, dass dieser sich bei eigener Eingriffsmöglichkeit in das System den gesetzesgemäßen Abstand durch einen Fahrassistenten »aufzwingen« lassen wird, andererseits ist es auch für Fahrzeugführer ohne aggressive Tendenzen – wie beispielsweise den Autor – bei etwas dichter werdendem Autobahnverkehr eine Geduldprobe, wenn aufgrund des eingestellten 2-Sekunden-Abstandes häufig und nach kurzer Zeit jeweils infolge eines zu frühen Einschlerens anderer Fahrzeuge nach dem Überholvorgang systembedingt eine Bremsung zur Wiederherstellung des eingestellten Abstandes durchgeführt wird.

Festzuhalten bleibt:

Die Verkehrsdichte nimmt tendenziell eher zu. Dementsprechend liegt nahe, dass die Anlässe für Frustration und das Ausleben latent vorhandenen Aggressionspotentials künftig leider nicht ab-, sondern eher zunehmen werden. Außerorts dürfte hierfür die durch die einhellig prognostizierte Zunahme des Schwerlastverkehrs – auch und gerade im Transitbereich – mit der damit verbundenen Inhomogenität des Verkehrsgeschehens maßgeblich sein. Vergleichbares gilt, wenn auch mit anderen Schwerpunkten, für den Stadtverkehr; so wird der aggressiv ausgetragene Wettbewerb um die zunehmend noch rarer werdenden Parklücken ebenfalls eher wahrscheinlicher.

2) Anzeigeverhalten und Beweismittel

Auch das Anzeigeverhalten dürfte zukünftig eher eine steigende Tendenz aufweisen:

Nahezu jeder Verkehrsteilnehmer führt heute die Polizei gleichsam in der Tasche mit sich; selbst ein Handy ohne SIM-Karte ist notruffähig. In der spontanen Verärgerung eines Geschädigten stellt eine verbreitet schon mobil, vom Arbeitsplatz oder von zu Hause aus mögliche online-Anzeige eine sehr viel geringere Hemmschwelle dar als die früher erforderliche Suche nach dem nächsten Polizeistützpunkt und das Verharren im dortigen Wartebereich. Es bleibt weiter abzuwarten, wie regelmäßig das Mobiltelefon durch die Foto- und Videofunktion oder die vorerwähnte Dashcam künftig zum Ermittlungshelfer werden.

3) Das Instrumentarium in der Zukunft

Dies alles sieht nicht nach geringer werdenden Fallzahlen oder gar nach einer Selbstheilungstendenz in Sachen Aggression im Straßenverkehr aus. Was kann also in der forensischen Praxis an dieser Stelle für die Verkehrssicherheit unternommen werden?

In den §§ 44 und 69, 69a des Strafgesetzbuchs existieren mit dem Fahrverbot von einem bis zu drei Monaten und der Fahrerlaubnisentziehung zwischen 6 Monaten und im Extremfall lebenslang bereits jetzt äußerst wirksame Legalinstrumente, um der Aggression im Verkehr mit dem Ziel der möglichst verbreiteten Wiederherstellung der Verkehrssicherheit in gravierenden Fällen Grenzen zu setzen:

Es gibt – abgesehen von der ganz gravierenden Taten vorbehaltenen Freiheitsstrafe zur Verbüßung – bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen nichts Eindrucksvolleres als die auch erstinstanzlich angeordnete zwangsweise Mutation vom Kraftfahrer zum Fußgänger auf Zeit. Wenn die entsprechenden Täter überhaupt erreichbar sind, ist nachhaltig nur so der fruchtbare Boden für ein künftig wachsendes Unrechtsbewusstsein zu schaffen.

Ein weiteres Instrument zur diesbezüglichen Erhöhung der Verkehrssicherheit normiert Nr. 45 Abs. 2 MiStra;¹⁵ bei denjenigen Strafverfahren, in welchen trotz indizierter charakterlicher Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen eine Fahrerlaubnisentziehung mit den Mitteln des Strafrechts nicht möglich war, ist somit das anschließende Tätigwerden im Verwaltungsrechtsweg nicht nur denkbar, sondern aufgrund der genannten Norm auch geboten.

Ergänzend kann überdies, wie vorstehend dargestellt, bei stringenter Verfolgung auch außerhalb der Strafrechtspflege maßgeblicher Einfluss von gerichtlicher Seite genommen werden; die Tendenz der Verwaltungsgerichte, im Rahmen aggressionsbetonten verkehrswidrigen Verhaltens behördlicherseits vorgenommene Fahrerlaubnisentziehungen nach nicht erfüllten Auflagen zur Beibringung einer MPU zu bestätigen, ist in den benannten Beispielfällen einhellig.

Dabei werden im Rahmen der Vorschriften der Straßenverkehrsordnung und der Führerscheinerlaubnisverordnung sowohl Verhaltensweisen von Betroffenen, bei denen eine strafrechtliche Sanktion gar nicht möglich war oder umständehalber nicht erfolgt ist, erfasst als auch solche, bei denen einerseits aggressionsbedingte strafrechtliche Verurteilungen – auch außerhalb des Straßenverkehrs – und andererseits die Verhängung von Geldbußen nach Verkehrswidrigkeiten ausgesprochen worden sind.

Bemerkenswert ist dabei insbesondere, dass in den genannten Fällen – nicht zeitbeschränkte – Entziehungen auch aufgrund von (ordnungswidrigen) Tathandlungen

15 Anordnung über Mitteilungen in Strafsachen: »Sonstige Tatsachen, die in einem Strafverfahren ... bekannt werden, sind der ... zuständigen Verwaltungsbehörde mitzuteilen, wenn ihre Kenntnis für die Beurteilung erforderlich ist, ob die Inhaberin oder der Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen von Fahrzeugen ungeeignet ist. Dabei ist zu berücksichtigen, wie gesichert die zu übermittelnden Erkenntnisse sind.«

erfolgt sind, die in ihrem Unwertgehalt namhaft unterhalb der Schwelle zum Straftatbestand lagen. Hier besteht somit in geeigneten Fällen zusätzlich zur strafrechtlichen Einflussnahme ein ganz erhebliches Potential zum Schutz der Allgemeinheit vor aggressionsbedingt ungeeigneten Kraftfahrzeugführern und damit zur nachhaltigen Befriedung des Straßenverkehrs.

Ein interessanter Ansatz zur Erfassung sanktionsrelevanten aggressiven Verhaltens im Straßenverkehr unterhalb der Verletzung strafrechtlicher Normen wird im Bundesstaat Florida der U.S.A verfolgt:

Dort werden generalpräventiv geplante verkehrspolizeiliche Aktionen vorab in der Zeitung veröffentlicht, und zwar unter Angabe des jeweiligen Tages, der betreffenden Straßen und des dortigen Schwerpunktes der Überwachungsmaßnahmen, z.B. Rotlicht- und Geschwindigkeitsverstöße, aber auch aggressives Fahren. Entsprechende Recherchen des Autors im Februar 2013 bei den dortigen Behörden, wie denn aggressives Fahren konkretisiert werde, haben zu folgendem Ergebnis geführt:

Relevant sind Verstöße, die grundsätzlich geeignet sind, aggressives Verhalten zu belegen, z.B. Rotlichtverstöße (red light running), Geschwindigkeitsverstöße (speeding), zu dichtes Auffahren (tailgating) und schneidendes Einscheren (cutting in), und zwar sowohl im städtischen wie im außerstädtischen Bereich. Der Vorwurf des aggressiven Fahrens wird dem Verkehrsteilnehmer dann gemacht, wenn zwei dieser Verhaltensweisen zusammentreffend beobachtet werden.

4) Fazit

Das Fazit lautet: Der Normenbereich ist der Bekämpfung dieses sozialwidrigen Verhaltens gewachsen. Die Defizite, die einer flächendeckenden Ahndung im Wege stehen, resultieren aus der zunehmend mangelnden Personaldichte auf Seiten der Polizei, der Verwaltungsbehörden (seien dies die örtlichen Bußgeldstellen oder die Fahrerlaubnisbehörden), der Staatsanwaltschaften und der Gerichte. Hier wären zusätzliche Mittel eine hervorragende Investition, würden sie doch der Bewahrung der kostbarsten Ressourcen dienen, über welche unsere Gesellschaft verfügt: dem Schutz von Leib und Leben aller und hier auch und gerade der nicht aggressiv agierenden Verkehrsteilnehmer.



Geschwindigkeitsüberwachung – Des einen Freud – des andern Leid

Johann-Markus Hans
Polizeidirektor, Deutsche Hochschule der Polizei, Münster

Geschwindigkeit und Auto – seit es das Automobil gibt, wollen sich die Menschen immer schneller fortbewegen. Das Auto gibt ihnen die Möglichkeit dazu. War vor 40 Jahren ein Automobil mit 115 PS und einer Spitzengeschwindigkeit von 160 km/h fast schon ein Rennwagen, ist bei der heutigen Generation von Fahrzeugen ein Hang zu immer mehr Leistung und immer höherer Endgeschwindigkeit festzustellen. Allein die bestehende Selbstverpflichtung der Industrie, die Höchstgeschwindigkeit auf 250 km/h zu beschränken, verhindert heute – noch -Schlimmeres.

Die Gefährlichkeit des schnellen Fahrens auf den Straßen lässt sich am besten und sehr eindrucksvoll an statistischen Erhebungen ablesen:

In den 70er Jahren kamen rund 40.000 Menschen im Straßenverkehr zu Tode. Alle Versuche, über teils Eigenentwicklungen der Polizei wirksame Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen, waren ohne Erfolg geblieben. Dabei veranschaulicht ja schon die Zahl der Toten in den 70er Jahren deren dringendes Erfordernis.

Inzwischen sind wir bei einer Getötetenzahl von rund 3.500 angekommen. Während die Zahl der Getöteten weiter rückläufig ist, steigt die Zahl der Unfälle und Verletzten im Straßenverkehr an.

POLIZEILICH ERFASSTE STRAßENVERKEHR SUNFÄLLE IN DEUTSCHLAND 2012

Anzahl polizeilich erfasster Straßenverkehrsunfälle in Deutschland im 1. Halbjahr 2011 und 1. Halbjahr 2012

	1. Halbjahr 2011	1. Halbjahr 2012
Unfälle insgesamt	1.129.722	1.160.115
davon: Unfälle mit Personenschaden	143.126	143.994
davon: Unfälle mit nur Sachschaden	986.596	1.016.121
Verunglückte insgesamt	184.978	186.215
davon: Getötete	1.819	1.693
davon: Verletzte	183.159	184.522

1 Deutschland; Statistisches Bundesamt

Quelle: Statistisches Bundesamt

Was auf den ersten Blick als Erfolg zu werten ist, entpuppt sich bei näherem Hinsehen als trügerische Hoffnung.

Immerhin sterben jeden Tag 10 Menschen im Straßenverkehr

Worin liegt die Ursache für die deutlich nach unten gegangene Quote?

- Verbesserung der Industrie

Was sich in den letzten Jahren in der Automobilindustrie an Verbesserungen aufgetan hat, kann man schon mit mehreren Quantensprüngen betiteln. Neben Komfort-Verbesserungen – kaum ein Fahrzeug verlässt heute ohne Klimaanlage, Zentralverriegelung oder elektrische Fensterheber die Fabrik – sind es vor allem die immensen Anstrengungen im Bereich der Sicherheitsfeatures, die die enorme Abnahme an getöteten Fahrzeuginsassen möglich machen.

Allein die Implementierung immer umfangreicherer und besser funktionierender Airbags, pyrotechnischer Zündsysteme innerhalb der Gurtsysteme sowie die Forschung an immer besseren Knautschzonen i.V.m. supersteifen Fahrgastzellen sorgen für Überlebensraten selbst bei schweren und schwersten Unfällen, die in früheren Jahren undenkbar gewesen wären.

Dazu kommt die rasante Entwicklung hinsichtlich Fahrerassistenzsystemen, deren Verbreitung und Möglichkeiten gerade erst deutlich werden.

- Medizin und Unfallaufnahme

Studien sowie Unfalluntersuchungen zeigen leider, dass das »Mehr« an passiver Sicherheit bei zu vielen Fahrzeugführern zu einer Steigerung der Geschwindigkeit und Hinausschieben des Grenzbereichs führt. Mit anderen Worten: Je besser und sicherer die Autos, desto mehr nimmt das Rasen zu!

Allerdings hat auch die Medizin gewaltige Fortschritte gemacht und kann Unfallopfer am Leben halten, die noch vor nicht allzu langer Zeit unweigerlich schon bei oder unmittelbar nach einem schweren Unfall gestorben wären.

Schon dadurch sinkt die Getötetenrate bei Verkehrsunfällen nicht unerheblich.

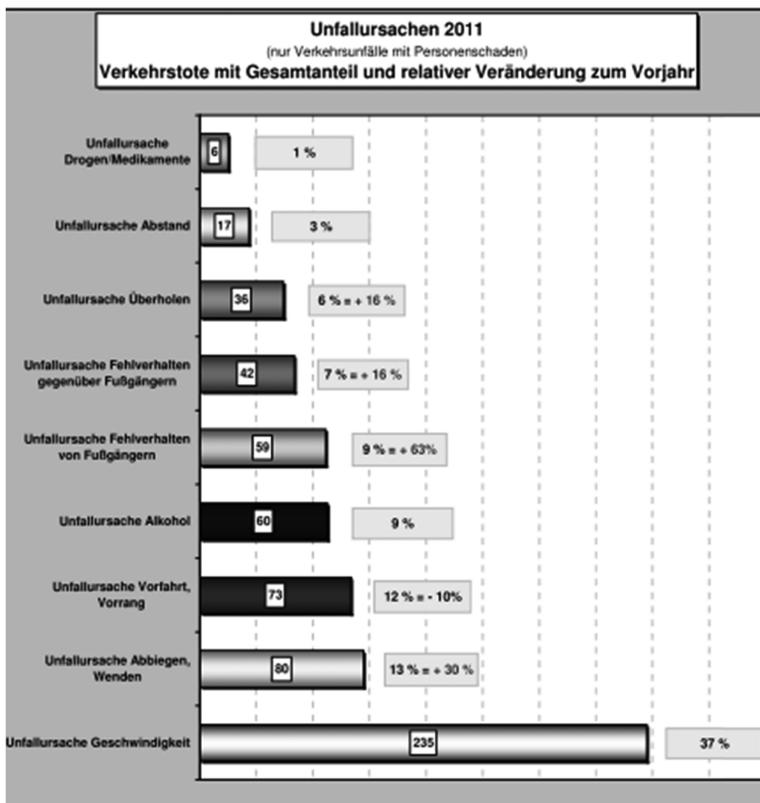
- Statische Besonderheit

Zu beachten ist auch ein statistisches Problem: Bei der Unfallaufnahme durch die Polizei wird als »Verkehrsunfall mit Getöteten« nur erfasst, wenn einer der Unfallbeteiligten innerhalb von 30 Tagen an den Folgen des Verkehrsunfalls verstirbt. Ansonsten wird der Getötete nur als Schwerverletzter in dieser Statistik geführt. Durch die oben beschriebenen medizinischen Fortschritte führt dies genau zu dem ebenfalls beschriebenen Effekt.

Die Anzahl der Getöteten kann also nur begrenzt Aufschluss über Verhalten der Verkehrsteilnehmer auf unseren Straßen geben. Anhand der ständig steigenden Bußgelder, der in den polizeilichen Unfallanzeigen vermerkten Unfallursache »Geschwindigkeit« sowie der Anzahl der bei Verkehrsunfällen Verletzten, lässt sich leicht ablesen, dass »Rasen« heute ein immer größer werdendes Problem darstellt. Daran hat übrigens auch die Einführung des Führerscheins mit 17 nicht viel geändert, wie nur zwei Beispiele aufzeigen:

- Ungebremst rast der 22-Jährige in die Wand der Clemens-Galerien. Die Lenkstange bohrt sich in den Oberkörper des jungen Mannes. Bei Tempo 110 ist die Tachonadel stehen geblieben. Ein rotes Geschoss, unkontrollierbar unterwegs mitten in der Solinger Innenstadt.
- Zwei Brüder haben am Mittwochabend ihr Leben bei einem schweren Verkehrsunfall im Kreis Ansbach verloren. Der Wagen war am Beginn eines Waldstücks von der Fahrbahn abgekommen und gegen einen Baum geprallt. Durch die Wucht des heftigen Aufpralls wurden die 15 und 23 Jahre alten Insassen getötet.

Im Jahr 2011 ist die Zahl von Getöteten wegen der Unfallursache Geschwindigkeit wieder auf 1500 im Bundesgebiet, allein in NRW sogar auf über 600 angestiegen. Am Beispiel NRW wird deutlich, dass inzwischen fast 40 % der tödlichen Unfälle durch überhöhte Geschwindigkeit verursacht werden. Der sog. »Blitzerday« mit drei beteiligten Ländern brachte zudem die erschreckende Erkenntnis, dass trotz Ankündigung rund 30.000 Autofahrer wegen überhöhter Geschwindigkeit gemessen wurden.



Quelle: MIK NRW, 2012

Nicht zu unterschätzen ist die Tatsache, dass der Fahrzeugbestand immer größer wird und zudem die Fahrzeuge immer leistungsfähiger werden.

Angesichts dieser Entwicklungen und erheblichen Gefahren im Straßenverkehr müsste eigentlich jeder großes Verständnis für Geschwindigkeitskontrollen – sowohl durch Polizei als auch Kommunen – haben. Genau das Gegenteil aber ist der Fall. Warum?

Die Gründe sind aus meiner Sicht vielfältig.

a. Akzeptanz

Vermutlich als erstes und gewichtigstes Argument muss wohl heutzutage die fehlende Akzeptanz genannt werden. Auch dies hat vielfältige Ursachen, die ich im Folgenden zumindest teilweise aufzählen will.

- Fallstellerei (Bild Mülltonne)



Wer hier geblitzt wird, fühlt sich dem Widerstand verpflichtet. Psychologen bestätigen dieses Phänomen, dass auch bei anderen Ereignissen anzutreffen ist wie z.B. Fußballspielen, seit Jahren. Gewalt fordert Gegengewalt heraus, auch wenn die »Gewalt« der staatlichen Seite nur als solche empfunden wird.

Und die oben gezeigte Mülltonne wird von den meisten Verkehrsteilnehmern als »Gewalt« und »Willkür« und »Fallstellerei« der Behörden angesehen. Somit steigt die Bereitschaft, sich gegen solche scheinbar willkürlichen Maßnahmen zur Wehr zu setzen. Im Gegenzug schwindet die Einsicht in das eigene Fehlverhalten in gleichem Maße.

- Exkurs: Verkehrsüberwachung durch Kommunen oder sogar Private
Lassen Sie mich an dieser Stelle einen kurzen Exkurs wagen. Ist die Geschwindigkeitsüberwachung durch Kommunen oder sogar private Firmen ein Beitrag zur Verkehrssicherheit oder fördert dies sogar eher den Verlust der Akzeptanz für die staatliche Kontrolle?

Zumindest im Hinblick auf die Steigerung der Verkehrssicherheit beschleicht mich starker Zweifel, ob dies der tatsächliche (oder alleinige) Anlass für den Einsatz von Geschwindigkeitskontrollgeräten ist. Alle Beteiligten werden diese »Unterstellung« natürlich weit von sich weisen.

Aber ein Beispiel von bundesweiter Aufmerksamkeit ist hier vielleicht Beleg für meine These:

Der Gütersloher Berg.

Er machte vor ca. 1 1/2 Jahren Schlagzeilen, weil die BAB 2 in diesem Bereich generalüberholt werden musste. Der städtische Kämmerer beklagte darauf – aus seiner Sicht nachvollziehbar – den Ausfall der genau in dem betroffenen Streckenabschnitt installierten Radargeräte. Bei näherem Nachfragen stellte sich heraus, dass die Anlage, die bei Anschaffung ca. 250.000,00 € gekostet hatte,

in etwas mehr als 1,5 Jahren über 10 Mio € eingebracht hatte! Neu-Deutsch würde man das »Cash-Cow« bezeichnen.

Erwähnt werden muss, dass die Einnahmen natürlich dem kommunalen Haushalt einverleibt werden – ja sogar bei den Haushaltsplanungen als feste Größe einkalkuliert wird.

Übrigens: Die Strecke ist schon lange nicht mehr Unfallschwerpunkt.

Zumindest, was mobile Geschwindigkeitsmessung betrifft, dürften ähnliche Beweggründe der Kommunen nicht von der Hand zu weisen sein. Wenn dann noch privaten Firmen diese Tätigkeit übertragen wird, wird doch selbst der gutmeinendste Autofahrer über den Begriff »Abzocke« nachdenken. Oder was vermuten die Entscheider hinter den Beweggründen der Privaten, diese Dienstleistung anzubieten? Wenn man damit Geld verdienen will, was der – durchaus legitime – Zweck der privaten Dienstleister ist, funktioniert dies angesichts der festgeschriebenen Gebührensätze nur über die Masse der protokollierten Übertretungen.

In anderen Bereichen würde allein der Anschein einer solchen Interessenverflechtung schon zum Rücktritt von Politikern führen!

Da also der Anschein zumindest erkennbar ist, dass nicht ausschließlich Verkehrssicherheitsgründe Anlass für Geschwindigkeitsüberwachungen sind, sollten – oder müssen? – diese mindestens i.S.d. Akzeptanz, aber eben auch aus rechtsstaatlichen Gründen meines Erachtens allein der Polizei überlassen bleiben. Die Einnahmen verbleiben nämlich üblicherweise gerade **nicht** bei den ausführenden Polizeibehörden.

Und genau diese Beispiele und dieser kurze Exkurs machen wiederum das Dilemma hinsichtlich der Akzeptanz von Geschwindigkeitskontrollen deutlich. Zudem ist – ebenfalls aus der Psychologie – bekannt, dass ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen begangener Tat (hier: Übertretung) und Bestrafung von höchster Bedeutung für die Einsicht in das eigene Fehlverhalten sind. Im Bereich des Fußballs fordern deshalb viele kompetente Beobachter seit langem die Einführung von »Schnellgerichten«.

Wenn dies für andere gesellschaftliche Ereignisse gilt, dann erst recht für die Frage der Geschwindigkeitsübertretungen! Bei der kommunalen Überwachung ist aber unumgänglich, dass der Bußgeldbescheid erst Wochen später »ins Haus flattert«. Dann aber stellt der Übeltäter keinen Zusammenhang zu seinem Fehlverhalten mehr her – geschweige denn reflektiert sein Verhalten auf der Straße – sondern empfindet nur noch hilflosen Ärger über die seiner Meinung nach wiederum zugeschlagene Falle!

Zudem werden Geschwindigkeitsverstöße teils zu gering bestraft, wodurch der Eindruck bestärkt wird, dass sie auch nicht so gefährlich sind. Wer in der 30 km/h-Zone mit 50 km/h unterwegs ist, erhöht das Risiko bei einem Unfall einen Fußgänger zu töten von 20 % auf 80 % – und kommt dabei mit einem Verwarngeld ohne Punkte und Fahrverbot davon. Im Europäischen Ausland ist dies deutlich anders!

Es muss also festgestellt werden, dass wir – belegt durch die wenigen beschriebenen Beispiele – vor allem ein Akzeptanzproblem hinsichtlich der Geschwindigkeitsüberwachungen haben.

Genau dieses Problem führt aber wieder zu der verbreitet festzustellenden Tendenz, eigene »Grenzziehungen« und Bewertungen der Erforderlichkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen vorzunehmen. Es erscheint einleuchtend, dass dadurch die Frage nach der Verkehrssicherheit und Erforderlichkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen in den Hintergrund tritt.

- FE-Existenz/»Alt-Punkte«

Autofahren und Übertretung scheint manchmal wie die letzte Möglichkeit, den überbordenden Vorschriften und Verboten »eins auszuwischen«, begriffen zu werden

Andererseits sind angesichts der zu erwartenden, teils empfindlichen Strafen die betroffenen Fahrzeugführer oft schon deshalb bereit, die Gerichte anzurufen, um möglicherweise einem Führerscheinentzug oder Fahrverbot zu entgehen. Oftmals sind die Betroffenen durchaus bereit, hohe Geldbußen zu zahlen, wenn denn die Fahrerlaubnis erhalten bleibt.

Die Begründungen sind dabei – mangels Alternativen – in vielen Fällen gerade auf die angeblich nicht zutreffende Messung des Geschwindigkeitsüberwachungsgeräts bezogen.

Aufgrund der inzwischen weit verbreiteten Rechtsschutzversicherungen und Mitgliedschaften in Automobilclubs ist die Tendenz steigend, das finanzielle Risiko einer solchen Klage nahezu entfällt.

Letztlich darf auch davon ausgegangen werden, dass eine erhebliche Anzahl an sog. »taktischen Einsprüchen« bei den Gerichten anhängig ist. Aufgrund der derzeitigen Regelung der Punkte-Eintragung und Dauer der Speicherung macht ein solcher Einspruch aus Sicht der Betroffenen Fahrzeugführer Sinn, da bis zur Verhandlung/Verurteilung/Rücknahme des Einspruchs Alt-Punkte verjährt und damit nicht mehr relevant sein könnten.

- Wahrnehmungsproblem

Oftmals sind Geschwindigkeitsübertretungen nicht »böswillig« verursacht, sondern in kausalem Zusammenhang mit Wahrnehmungsproblemen zu sehen. In modernen Fahrzeugen fällt es immer schwerer, anhand der Umweltgeräusche, Fahrzeugreaktionen etc. die eigene gefahrene Geschwindigkeit einzuschätzen. Wer hätte nicht selbst schon erschrocken auf dem Tacho bemerkt, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit deutlich überschritten ist – ohne dies beim Fahren bemerkt zu haben. So sind auch Aussagen bei einer Kontrolle wie »Ich bin aber doch schon so langsam gefahren« erklärbar.

Als Beispiel für diese Wahrnehmungsprobleme oder -unterschiede darf die wechselnde Verkehrsteilnahme gelten:

Wenn jemand als Fußgänger unterwegs ist, kommen ihm die vorbeifahrenden ungeheuer schnell vor – insbesondere in verkehrsberuhigten Zonen. Steigt er

anschließend selbst in ein Auto und befährt dieselbe Zone mit 30 km/h, fühlt er sich ungeheuer langsam, ja meint sogar, er sei Schrittgeschwindigkeit gefahren. Eine ähnliche Erfahrung machen Automobilclubs bei Infoveranstaltungen:

Der ADAC setzt des Öfteren einen Demonstrationsschlitten ein, um auf die Gefahren des Nicht-Anschnallens hinzuweisen. Der Schlitten fährt mit einer Geschwindigkeit von nur 10 km/h gegen einen Prellbock. Das Entsetzen nahezu aller Probanden über die Heftigkeit des Aufpralls ist enorm. Alle hatten die tatsächliche Geschwindigkeit deutlich falsch eingeschätzt.

- Katz und Maus:

Es wird ein inzwischen ein Sport daraus, Radarfallen zu entdecken und weiter zu geben, z.B. im Internet/Foren etc. Allerdings darf auch die Auswirkung solcher Aktivitäten auf die Verkehrssicherheit nicht unterschätzt werden. Immerhin fahren sehr, sehr viele Autofahrer im Bereich der ermittelten und bekannt gemachten Streckenabschnitte deutlich langsamer als sonst.

Dies hat z.B. NRW zu einer Strategie-Änderung veranlasst, indem Geschwindigkeitsmessungen inzwischen sogar durch das Innenministerium selbst auf seiner Website veröffentlicht werden.

Zudem fordern immer bessere Geräte immer bessere Sachverständige und Rechtsanwälte heraus.

- Technik und Mensch

Die Industrie baut immer bessere Autos mit immer mehr Fahrerassistenzsystemen, die uns nicht nur Komfort bringen und die Arbeit, sondern auch immer mehr Sicherheitsfunktionen übernehmen. Die Folge ist auf der anderen Seite: Wir fühlen uns immer sicherer im Auto – und verlieren das »Gefühl« für die Gefährlichkeit des Fortbewegungsmittels.

Eigentlich dürfte das Problem der »Raserei« also einsichtig sein- jeder stelle sich nur einmal mit einem Kind an den Rand einer schnell befahrenen Straße oder gehe als Fußgänger auf einer Landstraße ohne Gehweg,

Warum also doch immer mehr »Anfeindungen« und gerichtliche Prozesse? Warum wird die eigentlich eingeführte und sichere Messmethode zunehmend in Frage gestellt?

- a. Fehler in der Anwendung

Die Anerkennung eines Messverfahrens als »standardisiertes Messverfahren« erfordert – zu Recht – die Messung – wie üblicherweise in der Bedienungsanleitung vorgeschrieben – von besonders geschultem Personal unter Beachtung – der weiteren Erfordernisse – der Betriebsanleitung und der Zulassungsbedingungen der Physikalischen-Technischen Bundesanstalt in Braunschweig durchgeführt wird. Die Fehler, die bei der Messung bzw. der Anwendung der Geräte gemacht werden, beziehen sich insbesondere auf

Bedienungsfehler

falsches Aufstellen

Bedienungsanleitung

Wenn schon diese formalen Anforderungen an eine beweissichere Messung nicht erfüllt werden, darf es nicht verwundern, dass die Messgenauigkeit und das Messverfahren insgesamt in Frage gestellt werden.

Die Bedienungsanleitung – mit den zwingenden Hinweisen zu Aufstellung, Einrichtung etc. – ist Bestandteil der Zulassung des Geräts und grundsätzlich bei der Messung mitzuführen. Die Einrichtung der Messstelle ist genau nach diesen Vorgaben vorzunehmen.

Leider ist Routine auch hier die Mutter aller Fehler. Obwohl diese nur allzu menschlich sind, gilt es, diese im Hinblick auf die Beweisführung und Anerkennung der Messergebnisse bei Gericht zu minimieren, wenn nicht gar auszumerzen.

Ausbildung/Fortbildung/Dienstaufsicht

Der Aus- und Fortbildung kommt für eine zuverlässige und formal richtige Durchführung der Messung besondere Bedeutung zu. Es ist also eine kontinuierliche Aus- und Fortbildung bei den Polizeibehörden zu gewährleisten.

Bei den Polizeibehörden?

Die Problematik hinsichtlich der Messungen durch kommunale Behörden habe ich oben bereits kurz skizziert. Im Bereich der Aus- und Fortbildung eröffnet sich leider ein weiteres Problemfeld.

Die gesetzlichen Bestimmungen, dass den Kommunen die Zuständigkeit für bestimmte Geschwindigkeitsüberwachungen übertragen wird, sind reduziert auf die bloße Aufzählung, welche Arten an welchen Orten von den Kommunen durchgeführt werden können. Anforderungen an Aus- und Fortbildung der Messbeamten durch die Polizei sind nicht enthalten.

Die Verwaltungsvorschrift z.B. des § 48 OBG NRW beinhaltet Verfahrensvorschriften, die sich aber wiederum nur an die Auswahl der Messstellen richten:

»48.34:

Die Messstellen sowie Zeitpunkt und Dauer der Überwachung sind im Benehmen mit der zuständigen Kreispolizeibehörde festzulegen. Auf Straßen i.S.d. Nummer 48.33 sind die stationären Messstellen der Kreisordnungsbehörde im Einvernehmen mit der Bezirksregierung und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW unter Beteiligung der Unfallkommission festzulegen; wird aus Gründen des Lärmschutzes oder der Luftreinhalteplanung eine Geschwindigkeitsbegrenzung festgelegt, bedarf es keiner Beteiligung der Unfallkommission.«¹

In den anderen Bundesländern sind die Bestimmungen ähnlich.

¹ Rundschreiben des Ministeriums des Innern und für Sport vom 31. August 1999 (341/18 103-8.1) MinBl. 1999, S. 351 geändert durch: Rundschreiben des Ministeriums des Innern und für Sport vom 24. August 2004 (18 103-8.1/341) MinBl. 2004, S. 310.

In Rheinland-Pfalz hat die Polizei zumindest einen Anforderungskatalog an die Ausbildung der Messbeamten formuliert, allerdings ohne z.B. weitergehende Fortbildung festzuschreiben:

»3.7 Überwachungspersonal

Die örtliche Ordnungsbehörde setzt für die Geschwindigkeitsmessung und für die Durchführung des Verfahrens nur ausgebildetes Personal ein. Auf die Regelung in Nr. 1.1 Abs. 3 Satz 2 und Nr. 1.2 Abs. 4 der Verwaltungsvorschrift über Hilfspolizeibeamtinnen und Hilfspolizeibeamte vom 2. Januar 1995 (MinBl. S. 106, 1999 S. 510) wird hingewiesen.

Die Kenntnisse in der praktischen Durchführung von Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen haben die Hilfspolizeibeamtinnen und Hilfspolizeibeamten der örtlichen Ordnungsbehörde durch eine Bescheinigung über den Besuch eines entsprechenden Lehrganges bei der Landespolizeischule nachzuweisen.«

Somit ist auch kaum – man kann auch sagen *kein* – Einfluss auf die Qualität der Messungen, Einrichtung und ordnungsgemäßes Betreiben sowie Einhalten der formalen Anforderungen seitens der Polizei möglich! Dies wäre aber i.S.d. »standardisierten Messverfahrens« erforderlich.

b. Geräte

Die Geräte, die die Polizei (und die Kommunen) bei der Geschwindigkeitsüberwachung einsetzen, sind sämtlich durch die PTB bauartzugelassen und die Eichämter geeicht. Sie müssen also staatlich gefordert und überwacht eine Vielzahl von Prozeduren durchlaufen, bevor ihnen die Genauigkeit und Zuverlässigkeit bescheinigt wird und die Geräte durch staatliche Institutionen eingesetzt werden.

Von den Gerichten werden deshalb auch völlig zu Recht die Messungen mit diesen Geräten als »Standardisierte Messmethode« anerkannt, wenn eben diese Voraussetzungen vorliegen.

Die Geräte sind also absolut zuverlässig. Die in Deutschland zugelassenen Geräte werden im Übrigen als die mit der höchsten Genauigkeit in Europa (oder der Welt?) angesehen.

Aus diesen Gründen darf die Polizei in unserem Rechtsstaat – wie bei allen anderen Geräten, die nach den oben beschriebenen Prozeduren zugelassen und überwacht werden – auf die Zuverlässigkeit vertrauen und sie entsprechend einsetzen.

Allerdings sind auch bei diesen technischen Geräten Fehler nie ganz auszuschließen. Es kommt bisweilen auch zu einzelnen »Falschbildern« oder Messungen sowie falschen oder scheinbar falschen Auswertungen.

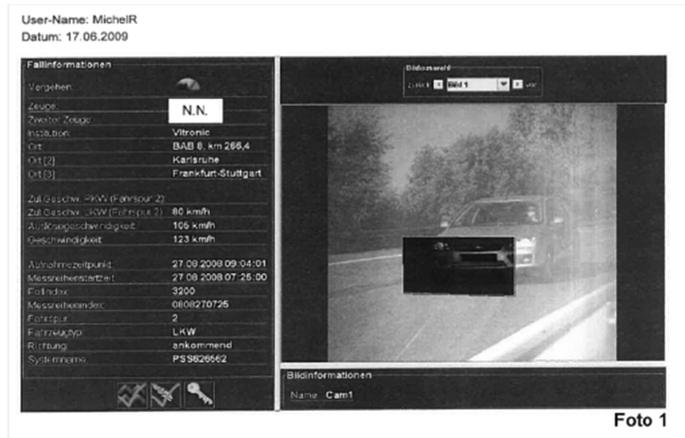
Diese können – neben den oben genannten Bedienungsfehlern – in Einzelfällen natürlich durch Defekte im Gerät bestimmt sein.

Allerdings scheint mir das Problem eher durch Auswertesoftware bedingt zu sein, die durch eine vielleicht zu große Kundenbezogenheit der Hersteller,

Arbeitskreis IV: Geschwindigkeitsmessungen im Straßenverkehr

korrespondierend mit den Forderungen der Anwender, Zusatzfeatures einbauen, die zu Problemen führen können.

Ein Beispiel habe ich angefügt.



Hier sieht man sehr schön, dass die Anlage (bzw. Auswertsoftware) anscheinend nicht korrekt arbeitet und deshalb zur Beweisführung bei Gericht nicht geeignet ist.

Tatsächlich fällt der Fehler sowohl hinsichtlich erkanntem Fahrzeug als auch der Fahrspur sofort ins Auge.

Bei diesen Informationen handelt es sich aber gerade um ein »nice-to-have«-Feature in der Software, das auf Wunsch einiger Anwender von der Herstellerfirma implementiert wurde.

Ein Rückschluss auf die Messgenauigkeit und Beweiskräftigkeit des Geräts ist aber damit nicht eröffnet. Erst bei genauerer Betrachtung der Software und vielen Rücksprachen mit Hersteller und PTB stellte sich nämlich heraus, dass dieses Feature gerade nicht Bestandteil der Zulassung war, also auch nicht hinsichtlich seiner Validität durch die PTB geprüft wurde. Somit braucht das Feature auch gar nicht den strengen Anforderungen im Hinblick auf Zulassung und Eichung zu genügen und darf getrost als »experimentell« angesehen werden.

Die Wirkung in der Öffentlichkeit und bei Gerichten ist fatal. Die Zusammenhänge sind u.U. nicht bekannt – also bleibt nur, die Messweise und Zuverlässigkeit des Geräts in Frage zu stellen.

Es ist also gerade in diesem Hinblick zwingend erforderlich, ausschließlich nach PTB bauartzugelassene Geräte einzusetzen, die auch genau nur diese Ausstattung besitzen. Sollten Wünsche der Anwenderseite bestehen, einige zusätzliche Funktionen einzubauen, müssen diese in einer Nachtragsgenehmigung von der

PTB als zulässig beschrieben und von den Eichämtern als valide beschrieben werden.

Leider scheinen manchmal diese Probleme auch mit einer teils aggressiven Verkaufspolitik zu korrespondieren. Geräte mit mehreren Zusatzfunktionen werden dann bisweilen als die »besseren« Geräte angeboten – und gekauft, mit der Folge eben zunehmenden Akzeptanzverlustes.

Die Rückbesinnung auf rechtsstaatliche Prozeduren und die Reduzierung des Umfangs der Geräte und des Zubehörs auf bauartzugelassen, geprüfte und geeichte Formen wäre also – getreu dem Motto »Weniger ist Mehr« hilfreich.

c. Gerichte/standardisiertes Messverfahren

Diese beschriebenen Probleme stellen aber keineswegs das anerkannte »standardisierte Messverfahren« in Frage.

Die Gerichte sehen sich zunehmend hilflos der Flut der Anträge und den immer komplexer werdenden technischen Raffinessen gegenüber. Sie sind auf die Hilfe der Sachverständigen angewiesen, um »Recht« sprechen zu können.

Aber genau deshalb ist das standardisierte Messverfahren hilfreich. Diese Festlegung beschreibt ja insbesondere die Voraussetzungen über Zulassung PTB und Eichung, die erfüllt sein müssen, damit ohne vernünftigen Zweifel am Gerät dies bei der Urteilsfindung ohne weitere spezielle Untersuchungen anerkannt werden kann.

So urteilte das OLG Düsseldorf²

»aa) Unter einem standardisierten Messverfahren ist ein durch Normen vereinheitlichtes (technisches) Verfahren zu verstehen, bei dem die Bedingungen seiner Anwendbarkeit und sein Ablauf so festgelegt sind, dass unter gleichen Voraussetzungen gleiche Ergebnisse zu erwarten sind (BGHSt 43, 277). Hierzu zählen insbesondere Lasermessverfahren, deren Bauart von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt zur innerstaatlichen Eichung zugelassen ist (vgl. BGH, a.a.O.). Zweifel an der Funktionstüchtigkeit und der sachgerechten Handhabung von Geschwindigkeitsmessgeräten, deren tatsächliche Grundlagen in den Urteilsfeststellungen keinen Niederschlag gefunden haben, können in den Fällen der Geschwindigkeitsermittlung durch ein standardisiertes Messverfahren im Rechtsbeschwerdeverfahren nicht aufgrund einer Sachrüge berücksichtigt werden (BGH, a.a.O.).

bb) Bei der Geschwindigkeitsmessung mit dem »PoliScan-Speed«-Verfahren handelt es sich um ein auf der Basis einer Laserpuls-Laufzeitmessung arbeitendes Messverfahren (Burhoff, Handbuch für das straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren, 2. Aufl. [2009], Rdnr. 1328), dessen Bauart von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt zugelassen ist (Burhoff, a.a.O., Rdnr. 1252), und damit um ein standardisiertes Messverfahren i.S.d. Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes. Das Amtsgericht hat seiner sachlich-rechtlichen Darlegungspflicht genügt, indem es

2 IV-5 Ss (OWi) 206/09 – (OWi) 178/09 I.

im Urteil das angewendete Messverfahren und den berücksichtigten Toleranzwert mitgeteilt hat.«

Einzelfälle stellen weder diese Rechtsauffassung noch das standardisierte Messverfahren in Frage. Hat das Gericht – trotz des standardisierten Messverfahrens – berechnete Zweifel am Gerät, muss das Gerät mit aller Konsequenz überprüft werden ... aber auch nur dann!

Und an dieser Stelle kommen die Sachverständigen wieder ins Spiel.

Sachverständige sind zunächst einmal Fachleute par Excellence. Ihre Aufgabe ist es zu Recht, Fehler aufzudecken und das Gericht bei der Urteilsfindung zu unterstützen.

Man darf jedoch nicht ganz außer Acht lassen, dass auch der Berufsstand der Sachverständigen wirtschaftlichen Überlegungen unterliegt.

Vereinfacht ausgedrückt: mehr Verfahren, mehr Geld. In Korrespondenz zu den Rechtsschutzversicherungen bedeutet dies aber auch eine zunehmende Flut von Klagen, Verfahren, Sachverständigengutachten etc.

Das soll ausdrücklich nicht heißen, dass Sachverständige ausschließlich wegen der Verdienstmöglichkeiten versuchen, Fehler zu finden. Viele Fehler wurden erst durch Sachverständige aufgedeckt und konnten so zu Verbesserungen in der Messtechnik führen.

Allerdings ist in unserer medialen Welt von heute auch schon das Aufdecken eines einzigen Fehlers geeignet, durch die Vervielfältigung in der gesamten Republik den Anschein zu erwecken, dass plötzlich alle Messverfahren problematisch sind. Für den Sachverständigen bedeutet das wieder, dass er auch in der ganzen Republik als »sachverständig« bekannt wird.

Die Gerätetechnik ist inzwischen derart kompliziert geworden, dass es immer schwieriger wird, diese mittels eines einfachen Überprüfungsmechanismus zu kontrollieren. Das einfache »Stecker rein – wissen, wie der Vorgang funktioniert« wäre zwar nachvollziehbar, ist aber kaum realisierbar. Genau deshalb sind allerdings die gesetzlich vorgeschriebenen Verfahrensabläufe bei der Zulassung und Eichung der Geräte geschaffen worden. Mit der Bescheinigung der Zulassung werden die Messmethode und die Richtigkeit des aus dem Gerät am Ende herausgegebenen Wertes der Messung bestätigt.

Dies wird nochmals bei der Eichung der Geräte überprüft und entsprechend mit dem Eichsiegel bescheinigt.

Trotzdem zweifeln viele Sachverständige die Messung an, weil sie nicht in der Lage sind, die Ergebnisse der PTB und Eichämter nochmals mit einfachen Mitteln zu überprüfen. Vielleicht ist dies aber in unserem Rechtsstaat wegen der oben beschriebenen Verfahrensweisen gar nicht vorgesehen. Eine Überprüfung von PTB bzw. Eichämtern durch die Sachverständigen, ob diese Institutionen ihre Arbeit richtig durchgeführt haben, ist grundsätzlich nicht erforderlich, ja im Gerichtsverfahren nicht mal zulässig. Damit schließt sich der Kreis zum standardisierten Messverfahren wie oben beschrieben.

Liegen aber berechnete Zweifel an der Messgenauigkeit des Geräts vor, muss der Sachverständige selbstverständlich die Überprüfung und Begutachtung dieses Geräts vornehmen können. Dazu sind ihm sämtliche Unterlagen, die er hierfür benötigt, zur Verfügung zu stellen, damit seine Arbeit auch nach bestem Wissen ausführen kann.

Und das führt zu einem letzten größeren Problemkreis, der derzeit in Anwalt-, Richter- und Sachverständigenschaft heftig diskutiert wird:

Die Bedienungsanleitung

Insbesondere Rechtsanwälte und Sachverständige beklagen sich häufig, dass ihnen die Bedienungsanleitung nicht zugänglich gemacht wird. Nur mit Hilfe der Bedienungsanleitung könnten sie aber ihrem Auftrag zu Begutachtung und Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften nachkommen.

Die Bedienungsanleitung ist Bestandteil der Bauart- Zulassung des Geräts durch die PTB. Sie ist gem. § 6 Abs. 3 Eichordnung so beim Gerät aufzubewahren, dass sie jederzeit verfügbar ist.

Allerdings ist der Begriff »Bedienungsanleitung« nicht ganz korrekt. Zutreffend müsste es »Gebrauchsanweisung« heißen. Diese beinhaltet allerdings neben technischen Daten auch

- unmissverständliche Darstellung der Handhabung und Aufstellung, Hinweise zu den Fehlermöglichkeiten der Bauart, ihrer Ursache und ihrer Vermeidung
- Hinweise auf die Eichpflicht und Eichgültigkeitsdauer
- Messbereich, Verkehrsfehlergrenzen und Nenngebrauchsbedingungen
- Hinweise zur Durchführung und Auswertung der Testfotos
- Hinweise zur Auswertung der Beweisfotos (insbesondere Aspekte der zweifelsfreien Zuordnung des Messwertes zu einem Fahrzeug)
- Aufmerksamere Messbetriebe kann gefordert werden

Enthalten ist aber gerade auch noch der Teil über technische Inhalte des Geräts, das aber wiederum u.U. dem Urheberrecht unterliegt, das die Firma besitzt.

Aus Sicht der Polizei betrachtet, sind wir in dieser Diskussion aber nicht der richtige Adressat der gerichtlichen/verfahrensrechtlichen Auseinandersetzung. Wenn die Rechtsprechung entsprechend einiger obergerichtlicher Urteile – wie auch Cierniak, RIA BGH – der Ansicht sind, dass dem Verteidiger bereits im Vorfeld des Verfahrens sowie dem Sachverständigen im Verfahren umfassendes Akteneinsichtsrecht zu gewähren ist, so ist dies aus rechtsstaatlichen Erwägungen nicht zu beanstanden.

Es gibt auch keinen Anlass für die Polizei, dem nicht zu folgen. Immerhin sind wir als staatliche Institution mit Verfolgungskompetenz besonders an alle rechtsstaatlichen Grundsätze gebunden. Das bedeutet, dass die Polizei »ohne Wenn und Aber« diesem Ansinnen nachkommen wird.

Eben doch nicht »ohne Wenn und Aber«:

Die Kostenseite muss gerade im Hinblick auf das frühzeitige Zur-Verfügung-Stellen besonders betrachtet werden. Rechtsanwälte und Sachverständige beklagen derzeit – aus meiner Sicht häufig zu Recht – dass sie die Unterlagen, insbesondere die Gebrauchsanweisung oft nur zu horrenden Summen bekommen, quasi als Verkaufsgebühr für das Urheberrecht.

Es kann und darf aber nicht sein, dass künftig Vervielfältigungskosten, Kopien etc. vom Polizeihaushalt getragen werden müssen, weil diese Unterlagen dort gerade vorliegen. Hier bedarf es der Auswahl des richtigen Adressaten einer solchen Anforderung.

Man stelle sich nur einmal vor, dass – weil ein technisches Problem mit einem Fernseher vorliegt und der Kläger vom Hersteller keine Unterlagen kostenfrei übersandt bekommt – der Käufer des Geräts verpflichtet würde, auf eigene Kosten dem Kläger diese Unterlagen zu verschaffen!

Für die Zulassungsbescheinigung und Gebrauchsanweisung ist also der Hersteller/PTB verantwortlich, für den Eichschein die Eichbehörde und für Messprotokolle, Videosequenzen, ggf. Lebensakte etc. die Polizei. Aber eben nur hierfür!

Die Kosten für die Beschaffung der erforderlichen Beweisstücke können auch dadurch gemindert werden, dass Handhabungshinweise von der eigentlichen Gebrauchsanweisung bzw. Bedienungsanleitung getrennt werden und so auch – unter Beachtung des o.g. »richtigen« Adressaten – getrennt beschafft werden können.

Alles andere würde zu einer Verschiebung der Verantwortlichkeiten hin zu dem letzten Glied in der Kette, das sich nicht mehr wehren kann, führen – und rechtsstaatlich genauso bedenklich sein wie das Vorenthalten der beweisforderlichen Stücke aus fadenscheinigen Gründen.

Zudem darf das Problem – oder besser dessen Lösung – möglicher Urheberrechtsverletzungen nicht auf die Polizei verlagert werden. Wenn es Diskussionsbedarf oder Klärungsbedarf in dieser Frage hinsichtlich der Bedienungsanleitungen gibt, müssen diese rechtlich oder gerichtlich geklärt und bestimmt werden.

Laser-Handmessgeräte

Als letzten Problempunkt möchte ich noch auf die Frage eingehen, die auch immer wieder im Zusammenhang mit Handlasermessgeräten diskutiert wird:

Die Gerichte dürfen nach Meinung einiger Rechtsanwälte dieses Geschwindigkeitsmessgerät gar nicht anerkennen, da kein Videobeweis erhoben wird, somit nicht als Beweisstück eingeführt werden kann und allein der Aussage des Polizeibeamten damit besondere Beweiswürdigung zukommt.

Zutreffend wird dabei festgestellt, dass der Personalbeweis bei Lasern zur Grundlage der richterlichen Entscheidungsfindung gemacht wird. Dies ist rechtsstaatlich anerkannt, zulässig und wird in anderen Verfahren – die wesentlich schwerer sind als Ordnungswidrigkeiten – ebenso erhoben und bewertet. Es spricht also zunächst einmal nichts dagegen, dies im Bereich der Geschwindigkeitsmessverfahren Laser ebenfalls anzuwenden.

Darüber hinaus hat sich dieser in der Rechtsprechung – auch obergerichtlich – eindeutig etabliert. Bereits 1996 befand das OLG Oldenburg.³

»Das Amtsgericht hat festgestellt, dass die Messung in den Abendstunden des 13. 2. 1995, gegen 19.12 Uhr, mithin ohne Tageslicht, über eine Entfernung von 271,95m ausgelöst worden ist. Der Polizeibeamte, auf dessen Aussage das Gericht seine Überzeugung stützt, hat den Zielpunkt des Messgerätes auf die Frontpartie des Fahrzeugs gehalten und sich dabei an den Scheinwerfern des Wagens orientiert. Er hat sich damit genau an die Gebrauchsanweisung des Gerätes gehalten, die ein Anvisieren des Kennzeichens zwischen den beiden Frontscheinwerfern vorschreibt. Dabei handelt es sich um einen geeigneten Messpunkt (vgl. OLG Hamburg, ZfS 1995, 276), der von dem Beamten mit Erfolg angepeilt worden ist und der eine sichere Zuordnung des Messwertes zu dem anvisierten Fahrzeug gewährleistet.

Die Urteilsgründe ermöglichen dem Senat eine genügende Nachprüfung der Beweisführung. Der Tatrichter hat das Messverfahren mittels des Messgerätes Laser-GMG »LR 90-235 P« der Fa. Riegl angegeben und auch einen Toleranzwert von 3 km/h von dem angezeigten und damit gemessenen Wert abgezogen. Er hat näher dargelegt, dass der als Zeuge vernommene Polizeibeamte jeweils vor und nach der Messung die vorgeschriebenen Tests durchgeführt und sich an die Gebrauchsanleitung gehalten hat. Weiterer Darlegungen bedurfte es nicht. Die Ausführungen im Urteil sind nicht Selbstzweck. In welchem Umfang sie geboten sind, richtet sich nach der jeweiligen Beweislage, nicht zuletzt auch nach der Bedeutung, die der Beweisfrage unter Berücksichtigung des Tatvorwurfs und des Verteidigungsvorbringens für die Wahrheitsfindung zukommt. Nach ständiger Rechtsprechung des Senats (vgl. NZV 1995, 37) bedarf es näherer Darlegungen über den Messvorgang im tatrichterlichen Urteil nur dann, wenn konkrete Anhaltspunkte für – nicht schon durch einen Toleranzabzug von 3 % berücksichtigte – Fehlerquellen in Betracht zu ziehen sind (vgl. BGHSt 39, 291, 302) = NZV 1993, 485).«

Aufgrund abweichender Rechtauffassungen anderer OLG befasste sich der BGH 1997 ebenfalls (nochmals) mit dieser Frage und hob hervor, dass selbstverständlich auch die menschliche Handhabung eines Geräts exakt nach den Vorgaben der Gebrauchsanweisung unter das »standardisiert Messverfahren« fallen und kein vollständig automatisiertes Verfahren erforderlich sei.

»2. Ergänzend weist der Senat darauf hin, dass der in der Entscheidung vom 19.08.1993 verwendete Begriff »standardisiertes (Mess-)Verfahren« nicht bedeutet, dass die Messung in einem voll automatisierten, menschliche Handhabungsfehler praktisch ausschließenden Verfahren stattfinden muss. Vielmehr ist hierunter ein durch Normen vereinheitlichtes (technisches) Verfahren zu verstehen, bei dem die Bedingungen seiner Anwendbarkeit und sein Ablauf so festgelegt sind, dass unter gleichen Voraussetzungen gleiche Ergebnisse zu erwarten sind (vgl. OLG Saarbrücken, NZV 1996, 207). Diesen Anforderungen werden – worauf im Vorlegungsbeschluss

3 OLG Oldenburg, Beschl. v. 05.03.1996 – Ss 497/95

zutreffend hingewiesen wird – grundsätzlich auch Lasermessverfahren gerecht, bei denen die Geschwindigkeitsmessung von besonders geschultem Messpersonal unter Beachtung der Betriebsanleitung des Geräteherstellers und der Zulassungsbedingungen der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt durchgeführt wird (vgl. hierzu auch OLG Hamm, NZV 1997, 187).«

Es ist also festzuhalten, dass es nicht zwingend eines Video- oder Fotobeweises bedarf, um den Betroffenen einer Geschwindigkeitsübertretung beweise- und rechtskräftig zu überführen.

Im Gegenteil:

Man muss an dieser Stelle auf die Besonderheiten des Handlasergeräts unter Betrachtung der verfassungsrechtlichen Vorgaben des Grundgesetzes und der Konkretisierung durch das BVerfG hinweisen.

Nach neuerer Rechtsprechung des BVerfG ist eine wie auch immer geartete Aufzeichnung und Speicherung Unverdächtiger nicht zulässig. Dies ist unter anderem ein Grund dafür, dass das viel diskutierte und immer wieder von interessierter Seite geforderte »Section-Control« derzeit keine Möglichkeit der Realisierung hat. Ebenso führte dies dazu, dass die Speicherung von Unverdächtigen bei Video-Brückenanlagen unzulässig war und die Messverfahren entsprechend geändert werden mussten.

Bei der Handlaser-Messung wird aber immanent durch den Polizeibeamten eine Vielzahl von Fahrzeugen angemessen, aber anschließend aufgrund der gemessenen bzw. sich verändernden Geschwindigkeit wieder verworfen. Eine Speicherung dieser »Unverdächtigen« findet nicht statt. Lediglich der Polizeibeamte nimmt von diesen Personen Kenntnis, was nach gängiger Rechtsprechung legitim und erlaubt ist.

Würde im Gerät eine Speicherung der Videosequenzen/Fotoaufnahmen erfolgen, wäre genau diese Vielzahl der Unverdächtigen »gespeichert«. Selbst wenn diese Aufnahmen nachträglich (auch automatisch) gelöscht würden, wären die strengen Anforderungen und Grenzen des BVerfG überschritten. Eine Speicherung personenbezogener Daten ist also bei dieser speziellen Art der Geschwindigkeitsüberwachung nicht zulässig!

Genau diesem Umstand trägt das jetzige Verfahren Rechnung. Dem Tatrichter steht es frei, die Umstände, das Messverfahren und das Verhalten des durchführenden Polizeibeamten zu würdigen – und im Zweifel für den Betroffenen zu entscheiden. Hat er diese Zweifel aber nicht, kann er wieder die oben geschilderte erleichternde Begründung mit Verweis auf das standardisierte Messverfahren wählen.

Zum Schluss muss m.E. auch immer wieder der bereits oben erwähnte »Mechanismus« der taktischen Klagen beachtet werden. Wer Gefahr läuft, seinen Führerschein abgeben zu müssen oder »Alt-Punkte« zu einer Strafverschärfung führen könnten, der ist bereit, mit allen möglichen Argumentationen ein Verfahren zu führen. Dies ist legitim – aber dies kann und darf eben nicht zu einem Infragestellen des standardisierten Messverfahrens führen.

Und die Polizei? Wo steht sie in dieser komplexen Gemengelage?

Die Polizei ist Spieler »zwischen den Fronten«. Sie darf auf andere staatliche Institutionen wie PTB und Eichämter sowie die vorgeschriebenen Prozeduren zur Zulassung und Genauigkeitsprüfung vertrauen, also Geräte kaufen und verwenden, die mit Zulassung und Eichung versehen sind.

Die Geschwindigkeitsüberwachung ist zudem ein unverzichtbares Mittel im Kampf gegen Raser. Nicht unterschätzt werden darf das Signal, das von dem Eindruck, dass kein Überwachungsgerät mehr sicher erscheint, auf die sog. Verkehrsmoral ausgeht.

Deshalb muss auch dem Eindruck entgegen gewirkt werden, dass Überwachung der Geschwindigkeit allein der Geldmacherei und Haushaltskonsolidierung dient.

Gleichzeitig muss sich die Polizei aber auch mit dem Problembereich Bedienungsanleitung und Urheberrecht auseinandersetzen. Obwohl wir nur »Ausführende« und »Anwender« sind, werden wir immer häufiger von Gerichten, Anwälten und Sachverständigen in Mithaft genommen, wenn die erforderlichen Unterlagen bei den eigentlich Zuständigen wie Firmen oder PTB nicht erlangt werden können. Hier mag die beschriebene Trennung von Handhabungs- und Bedienungsanleitung im engeren Sinne hilfreich erscheinen.

Aber für diese Polizei in unserem demokratischen Rechtsstaat gilt auch:

Nicht jeder Zweck heiligt alle Mittel, deshalb wird es nach derzeitigem Rechtsverständnis und Grundgesetz keine Section-Control geben.

Die Erfahrungen in anderen Ländern sind zwar sehr positiv, aber unsere Rechtsordnung lässt sich nicht beliebig oder je nach gerade erkanntem Zweck auslegen. Dem Schutz des Einzelnen, auch seines Rechts, sich vom Staat unbeobachtet bewegen zu dürfen, wird bei uns ein sehr hoher Stellenwert zuerkannt. Fragen wie »Frontfotographie« oder »Unverdächtiger« führen zu der derzeit vorherrschenden Verfassungsauslegung, die den Einsatz von Section-Control nicht zulässt. Man mag dies aus interessierter Sichtweise beklagen, aber auch bedenken, dass die uns zur Verfügung stehenden Mittel zwar scheinbar manchmal unbequemer, aber gleichwohl ausreichend sind.

Fazit:

Die Polizei ist zwar nur einer der Beteiligten in dieser Frage, steht aber auch gleichzeitig zwischen allen Fronten. Sie wird für alles zur Verantwortung gezogen, was irgendwie beanstandungswürdig erscheint – und kann sich nicht dagegen wehren.

Diese Polizei will sich aber auch gar nicht wehren, weil sie zutiefst davon überzeugt ist, mit beiden Beinen fest auf diesem rechtsstaatlichen Boden zu stehen und lediglich die ihr gesetzlich übertragene Aufgabe nach bestem Wissen und Gewissen zu erfüllen.

Eine dieser Aufgaben ist die Geschwindigkeitsüberwachung. Sie ist kein Selbstzweck, sondern dient ausschließlich dem Schutz der Bevölkerung. Insbesondere im Hinblick auf die gravierenden Unfallfolgen bei der Unfallursache Geschwindigkeit ist sie unverzichtbar.

Immer mehr Bürger verstehen diesen Sinn der Überwachung und beteiligen sich z.B. am sog. »Blitzerday«, der gerade wieder unter Beteiligung mehrerer Länder stattfand. Rund die Hälfte aller ausgewählten Überwachungsstellen wurde auf Vorschlag der Bürger eingerichtet!

Die eingesetzten Geräte entsprechen den höchsten Anforderungen, die unser Staat an die Beweiskräftigkeit, Messgenauigkeit und Validität stellt. Die ebenfalls eingerichteten staatlichen Kontrollinstanzen PTB und Eichämter müssen die Einhaltung dieser Anforderungen bescheinigen und sind nicht fragwürdig. Zusätzlich werden höchste Anforderungen an Datenschutz, Fahrererkennung etc. gestellt.

Die Geräte sind also tauglich und einsetzbar.

Die Akzeptanz und der Beweiswert der Geschwindigkeitsüberwachungsgeräte stehen und fallen mit der Richtigkeit der Anwendung. Deshalb kommt der Ausbildung der Mess- Beamten ebenso wie deren periodischer Fortbildung hohe Bedeutung zu. In anderen Bereichen wie der Unfallaufnahme und der Anwendung von fotografischer Beweissicherung findet dies – mit großem Erfolg – ebenfalls statt.

Dies gilt insbesondere auch für Messbeamte anderer Institutionen wie Kommunen, um den Anforderungen an das Messverfahren als »standardisiertes Messverfahren« zu genügen.

In diesem Zusammenhang erscheinen mobile Geschwindigkeitskontrollen durch Kommunen/Gemeinden zumindest diskussionswürdig. Während die Befürworter dies mit zusätzlichem Überwachungsdruck begründen, darf die Frage der Ausbildung und Kontrolle der ordnungsgemäßen Einrichtung und des Betriebs derartiger Anlagen auch zum Ergebnis führen, dass mobile Kontrollen allein durch Polizei durchgeführt werden sollten. Mindestens sollte jedoch eine Aus-/Fortbildung der eingesetzten Messbeamten festgeschrieben werden.

Der weitverbreitete Vorwurf des »Abzockens« könnte so ein Stück weit entkräftet werden. Die Problematik der zusätzlich erforderlichen Personalausstattung darf dabei nicht verkannt werden, kann im Interesse der Verkehrssicherheit aber nicht alleiniger Entscheidungsgrund sein.

Und zu guter Letzt wäre eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen Firma/PTB/Eichämtern/Sachverständigen schon bei Entwicklung und Zulassung der Geräte hilfreich, um die gerade derzeit viel diskutierte und beklagte »Unwissenheit« über die Funktionsweise und Nachvollziehbarkeit der Geräte aufzulösen. In diesen Kontext fällt auch das Erfordernis, Gerichten in gemeinsamen Veranstaltungen Geräte vorzuführen und über die Anforderungen/tatsächlichen Gegebenheiten zu diskutieren.



Anforderungen an die Nachvollziehbarkeit

Jost Henning Kärger

**Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verkehrsrecht, Stellv. Leiter Verkehrsrecht,
Juristische Zentrale, ADAC e.V., München**

I. Akzeptanz der Messungen beim Verkehrsteilnehmer im Zeitalter des Internets:

»Kann man da was tun? Macht ein Einspruch Sinn? Soll ich zahlen?« – mit diesen Worten beginnt nach der Begrüßung das Gespräch von Seiten des Mandanten in der Verkehrsrechtskanzlei, wenn es um einen Bußgeldbescheid (mit oder ohne Fahrverbot) wegen einer Geschwindigkeitsübertretung geht.

Befand sich früher die Informationshoheit noch auf der Anwaltsseite des Schreibtisches, sitzt einem heute meist ein umfassend vor- oder aber auch desinformiert »aufgeheizter« – um nicht zu sagen »aufgehetzter« – Betroffener gegenüber.

Dieser möchte gerne hören, dass genau seine Messung wegen gravierenden Messfehler unverwertbar oder zumindest ein Fahrverbot abzuwenden ist.

Woher kommt diese Erwartungshaltung?

a) Einflüsse

Denn wir leben im Zeitalter der (teilweise moderierten) Selbsthilfe-Blogs im Internet, des Reality-TV's über polizeiliche Überwachungsmaßnahmen, der abendfüllende TV-Beiträge über alle Arten der Geschwindigkeitsmessung sowie der geschickten Öffentlichkeitsarbeit von Sachverständigenorganisationen, die in vielen Talkshows und TV-Clips präsent sind und suggerieren, jede zweite Messung wäre falsch.

aa) Blogs und Foren

In moderierten Blogs bzw. Foren wie z.B. www.verkehrsportal.de diskutieren zwar die User Ihre Fragen untereinander, aber unter der »Aufsicht« von in der Materie erfahrenen Moderatoren. So soll sichergestellt sein, dass die Antworten, über die Selbstkontrolle durch die anderen User hinaus, auch weitestgehend zutreffend sind und eine echte Hilfe darstellen.

bb) TV-Doku's

Spätestens nach der zweiten Sendung »Schneller als die Polizei erlaubt«, der wöchentliche VOX Doku-Soap, jeden Sonntag von 16:30 – 17:00 Uhr, glaubt der Zuschauer, selbst Experte bei der Durchführung von Provida-Messungen auf der Autobahn zu sein und Bußgeldbescheid ausstellen zu können.

cc) Öffentlichkeitsarbeit von Sachverständigenorganisationen

Mit der »Statistische Auswertung von 1810 Vorgänge zu Verkehrs-Ordnungswidrigkeiten im Zeitraum April 2007 bis März 2009« und ihrer anschließenden Pressearbeit sorgte Sachverständigenorganisation vor einigen Jahren für viel Wirbel und Hoffnung bei den Betroffenen. Dass dieses Thema auch immer wieder gerne aufgegriffen wird, zeigten aktuelle Medienberichte zu mutmaßlichen Messfehlern und hohen diesbezüglichen Erfolgsraten unmittelbar vor Beginn des Verkehrsgerichtstages, die auch auf diesen – zwischenzeitlich aktualisierten – Zahlen beruhen.

b) Akzeptanzprobleme durch atypische Messungen:

Aber auch die Behörden tun das ihrige dazu, dass Geschwindigkeitsmessungen als »Abzocke« empfunden werden und der Betroffene nicht bereit ist, seinen Verstoß zu akzeptieren. Hier drei aktuelle Beispiele:

aa) »Heckblitzen« ohne Frontkamera in Stade

Hier gibt es eine gut ausgebaute Bundesstraße mit Geschwindigkeitsbeschränkung und einem »Starenkasten«. Leider reichte das Geld des Stadtkämmerers zwar für zwei Kontaktschleifen je stadtein- und stadtauswärts – aber nur für eine Fotoeinrichtung. Daher werden alle Fahrzeuge in der einen Richtung bei Geschwindigkeitsverstößen nur von hinten dokumentiert. Nach dem Motto »Wer sich nicht wehrt, ist selbst schuld!« werden alle Halter als »Betroffene« angeschrieben – auch wenn auf den Heckfotos gar kein Fahrer zu erkennen ist. Wohlweislich werden die Anhörungsböden ohne Foto an die Betroffenen verschickt. Ein Schelm, der böses dabei denkt.

bb) Blitzer Marke Eigenbau in Kassel

Trotz auch hier klammer Stadtkasse wollte die Stadt nicht auf »neue« Geschwindigkeitsgeräte verzichten und kaufte bzw. mietete alte. Mit Verkleidungen, die stark nach Baumarkt bzw. Marke Eigenbau aussehen, wurden Systeme, die einen aufmerksamen Messbetrieb verlangen mutmaßlich zu solchen umgerüstet, die autark betrieben werden können. Zwischenzeitlich wurden die Messungen mit diesen Anlagen eingestellt. Es bleibt zu hoffen, dass sie auch nicht wieder in Betrieb genommen werden.

c) »Abzocke«-Vorwurf bei Messungen durch Kommunen/Private

aa) Messungen mit eigenen Messanlagen

Die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit obliegt nicht allein der Polizei. Durch Zuständigkeitsverordnungen der Bundesländer wurde den Kommunen diese hoheitliche Aufgabe übertragen und verstärkt von diesen durch eigene Mitarbeiter¹ durchgeführt.

Die Auswahl der Messstelle hat sich auch bei diesen Messungen an den Bedürfnissen der Verkehrssicherheit, nicht aber an fiskalischen Interessen auszurichten. Maßgeblich sind dabei die Richtlinien für die Geschwindigkeitsüberwachung des jeweiligen Bundeslandes² und die darin getroffenen Regelungen, in wie weit diese für die Polizei und/oder Kommunen gelten.

Auch hinsichtlich der Messgeräte und deren Bedienung durch fachlich ausgebildetes Personal gelten die gleichen Anforderungen wie bei der polizeilichen Messung.

Dabei können sich auch mehrere Gemeinden durch Gründung eines Zweckverbandes zur Durchführung der Geschwindigkeitsmessungen zusammenschließen, sofern dies das jeweilige Landesrecht zulässt.³

bb) Miete/Leasing von Messanlagen mit oder ohne Personal- bzw. Serviceleistungen

Von der kommunalen Verkehrsüberwachung ist die Geschwindigkeitsmessung durch Private zu unterscheiden. Derzeit gibt es einen verstärkten Trend in diese Richtung hin zum Miete bzw. zum Leasing der Messanlagen – meist sogar sofern notwendig mit Personal bei mobilen Anlagen oder aber einschließlich Datenaufbereitung bei stationären Messsystemen.

Dies wirft verschiedene rechtliche Probleme auf: so darf die Geschwindigkeitsmessung als hoheitliche Aufgabe nicht pauschal auf private Firmen übertragen werden. Nur in sehr engen Grenzen können Mitarbeiter privater Anbieter eingebunden werden, wenn eine ausreichende Überwachung und Leitung durch die zuständige Ordnungsbehörde sichergestellt wird.⁴

Nach den Richtlinien zur Geschwindigkeitsüberwachung der Bundesländer ist in einzelnen Ländern auch die Datenaufbereitung der Falldaten durch Dritte unzulässig und muss durch die Ordnungsbehörden selbst erfolgen.

Besonders kritisch ist jedoch, das häufig mit Fallpauschalen gearbeitet wird und sich daher für den privaten Betreiber eine Messstelle nur dann lohnt, wenn eine Vielzahl von Geschwindigkeitsverstößen zur Anzeige kommen, da der Investitionsaufwand in eine moderne Messanlage immens ist.

1 OLG Oldenburg NZV 2010, 163.

2 Tabellarische Übersicht für die einzelnen Bundesländer bei Sobisch, Richtlinien der Bundesländer zur Geschwindigkeitsüberwachung, DAR 2013, 100.

3 BayObLG NJW 1999, 2200, NZV 2005, 277.

4 OLG Frankfurt NSTZ-RR 2003, 342; NZV 1995, 368; BayObLG DAR 1997, 206 m. krit. Anm. Ludovisy, DAR 2005, 633.

Hier stellt sich dann immer wieder die Frage, ob die Auswahl tatsächlich gemäß den jeweiligen Richtlinien für die Geschwindigkeitsüberwachung⁵ ausschließlich aus Gründen der Verkehrssicherheit erfolgt ist oder aber doch die Erzielung von Einnahmen für die Kommunalkasse (und der Fallpauschalen) im Vordergrund steht.

Es hat sogar schon Fälle gegeben, bei denen Einrichtungen wie private Altersheime Kommunen bei der Anschaffung von Anlagen finanziell unterstützt haben, um vor den Einrichtungen die Geschwindigkeit der Fahrzeuge zu senken – dies kann nicht die richtige Richtung bei der Geschwindigkeitsüberwachung sein.

d) Akzeptanzprobleme durch Nichteinhaltung interner Richtlinien

In allen Bundesländern existieren interne, die Feststellung und Ahndung von Geschwindigkeitsverstößen regelnde Vorgaben. Die jeweils maßgeblichen Richtlinien/Erlasse/Verwaltungsvorschriften/Dienstanweisungen/Weisungen unterscheiden sich nicht nur hinsichtlich der gewählten Bezeichnung, sondern auch bezüglich ihres Inhalts.

Bei der Verfolgung von Geschwindigkeitsverstößen als Verkehrsordnungswidrigkeiten können diese Regelungen in das Opportunitätsprinzip (Anwendung pflichtgemäßen Ermessens) ausgestaltender Weise entscheidende Bedeutung erlangen⁶:

Insbesondere durch Vorgaben zu Zielen, Auswahlkriterien, Messpersonal und Geräte- sowie Geschwindigkeitstoleranzen wird die moderne, inzwischen überwiegend mit High-Tech-Messgeräten⁷ durchgeführte Geschwindigkeitsüberwachung verwaltungsintern konkretisiert.

Die genaue Beachtung der jeweiligen Vorgaben ist für die vollständige Verwertbarkeit der durchgeführten Messung von erheblicher Bedeutung.⁸

Messergebnisse, die unter Verstoß gegen interne Richtlinien, aber ansonsten korrekt zustande gekommen sind, führen nicht unbedingt zu einem Verwertungsverbot. Unter Umständen kann dieser Verstoß aber Auswirkungen auf die Rechtsfolgenseite haben.⁹ Beispielsweise kann aufgrund der Nichtbeachtung einer Richtlinie in Einzelfällen von einem Regelfahrverbot abgesehen werden.¹⁰

In einer aktuellen Entscheidung des OLG Bamberg wird bekräftigt, dass in Fällen, in denen der Tatrichter wegen – entgegen der einschlägigen Verkehrsüberwachungsrichtlinie – zu geringen Abstandes der Messstelle von der Geschwindigkeitsbeschränkung, von einem Regelfahrverbot absieht, weitere Feststellungen zu

5 Tabellarische Übersicht für die einzelnen Bundesländer bei Sobisch, Richtlinien der Bundesländer zur Geschwindigkeitsüberwachung, DAR 2013, 100.

6 Beck/Berr, OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, Rn. 456 ff.

7 Darstellung der wichtigsten zugelassenen Geschwindigkeitsüberwachungsgeräte bei Burhoff/Neidel/Grün, Geschwindigkeits- und Abstandsmessungen im Straßenverkehr, S. 647 ff. und Beck/Berr, OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, Rn. 506 ff.

8 Burhoff/Neidel/Grün, Geschwindigkeits- und Abstandsmessungen im Straßenverkehr, S. VI.

9 Beck/Berr, OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, Rn. 456.

10 OLG Stuttgart, DAR 2011, 220.

den näheren Umständen der Messstellenauswahl unabdingbar sind. Dazu zählt dann auch die Frage, ob die Messstelle aufgrund besonderer örtlicher Gegebenheiten z.B. als Unfallbrenn- bzw. -gefahrenpunkt sachlich gerechtfertigt und damit ermessensfehlerfrei ausgewählt wurde.¹¹

Obwohl ihnen aufgrund ihres Charakters als Verwaltungsinterna keine unmittelbare Außenwirkung zukommt, können die hier untersuchten Regelungen den Betroffenen also entscheidend zugutekommen.¹²

Neben den jeweiligen pauschalen Messgeräte- und Verfolgungstoleranzen gilt dies insbesondere für diejenigen Vorgaben, welche besondere Tatumstände und das Maß der individuellen Pflichtwidrigkeit betreffen.

Außerdem kann in begründeten Einzelfällen, etwa bei Vorliegen besonderer Gefahrensituationen, von den Maßgaben der Richtlinien abgewichen werden.¹³ Die abschließende Festsetzung der Toleranz im konkreten Einzelfall bleibt Aufgabe des Tatrichters.¹⁴ Auch, wenn bei Vorliegen einer Gefahrensituation i.S.d. Geschwindigkeitsrichtlinien die Unterschreitung des Mindestabstands durch eine vorgezogene Position hätte vermieden werden können, liegt kein besonderer Tatumstand vor, auf den sich ein Betroffener mit Erfolg berufen kann.¹⁵

Nach dem OLG Stuttgart liegt ein Verstoß gegen die Richtlinien nicht vor, wenn die Messung kurz vor dem Ortsausgangsschild durchgeführt wird. Der Abstand von 150 m gilt hiernach nur für den umgekehrten Fall.¹⁶

Auch können die Regelungen unter Umständen zur Begründung der Zulassungsrechtsbeschwerde nach § 80 Abs.1 Nr. 1 OWiG (Fortbildung des Rechts, Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung) herangezogen werden.

2) Notwendigkeit der vollständigen Akteneinsicht für die umfassende vollständige Beratung des Mandanten

Um den Mandanten umfassend zu beraten und ihm so früh wie möglich einen Rat zu erteilen, ist der Anwalt auf eine schnelle und umfassende Akteneinsicht angewiesen.

Diese liegt auch im Interesse der Verwaltungsbehörde – auch wenn dies diesen oft nicht bewusst zu sein scheint:

Denn ist die Akteneinsicht vor Erlass des Bußgeldbescheides schon vollumfänglich und kann der Anwalt schon anhand von Originallichtbild oder ordentlicher

11 OLG Bamberg, DAR 2012, 528.

12 Krumm, Das Fahrverbot in Bußgeldsachen, § 5 Rn. 55.

13 Burhoff, Handbuch für das straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren, Rn. 1786; OLG Stuttgart, DAR 2012, 94 »Maßgeblichkeit des Einzelfalls bei Qualifizierung einer Stelle als »gefährlich« im Sinne von Richtlinien zur Verkehrsüberwachung«.

14 Becker, Geschwindigkeitsüberschreitung im Straßenverkehr, S. 53; OLG Köln, DAR 1999, 516.

15 OLG Celle, NStZ-RR 2012, 26.

16 OLG Stuttgart, DAR 2011, 599.

Kopie, Messprotokoll, Eichschein und Gebrauchsanweisung erkennen, dass der Fahrzeugführer identifiziert werden kann und keine Anhaltspunkte für einen Messfehler vorliegen, wird er seinem Mandanten abraten, Einspruch gegen den Bußgeldbescheid einzulegen und diesen rechtskräftig werden zu lassen.

Denn auch nach der Reform des Punktsystems, die derzeit der Arbeitskreis im Arbeitskreis V diskutiert wird, wird es weiterhin – genau wie heute – für die Eintragung der Punkte auf die Rechtskraft ankommen. Somit ist eine schnelle Rechtskraft bei mangelnden Erfolgsaussichten im Einspruchsverfahren für den Mandanten wichtig.

II. Akteneinsichtsrechte

Leider ist die vollständige Akteneinsicht immer noch nicht die Regel – auch wenn es gute Beispiele gibt.

1) Grundlagen

Der Verteidiger hat das Recht, die Akten im Bußgeldverfahren einzusehen, §§ 69 Absatz 3, 46 Absatz 1 OWiG i.V.m. § 147 StPO.

Zu den Akten des Bußgeldverfahrens gehören sämtliche verfahrensbezogene Unterlagen der Verwaltungsbehörde, die zu den Akten genommen worden sind, einschließlich der polizeilichen Ermittlungsvorgänge und etwaiger Bild- und Tonaufnahmen auf die der Vorwurf in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht gestützt wird sowie Auszüge aus dem Verkehrs- oder Gewerbezentralregister.¹⁷ Dazu gehören ferner beigezogene Akten anderer Behörden.¹⁸

An dieser Definition misst sich in Ermangelung einer gesetzlichen Regelung des Aktenbegriffs die Beurteilung des Umfangs des Akteneinsichtsrechts.¹⁹

Überwiegend vertreten die Amtsgerichte die Auffassung, es bestünde ein umfassendes Akteneinsichtsrecht des Verteidigers²⁰ in alle Unterlagen, die auch einem zur Erstellung eines Gutachtens beauftragten Sachverständigen vorgelegt werden müssen.²¹

17 Hansmann, Das Gefecht um das Akteneinsichtsrecht – eine Rechtsprechungsübersicht, DAR 2012, 609.

18 Göhler, OWiG, § 60, Rdn. 49; BayOLG NJW 1991, 1070; BVerfGE 62, 338.

19 Cierniak, Prozessuale Anforderungen an den Nachweis von Verkehrsverstößen, zfs 2012, 664.

20 Hansmann, Das Gefecht um das Akteneinsichtsrecht – eine Rechtsprechungsübersicht, DAR 2012, 609.

21 Meyer, Der Aktenergänzungsanspruch im gerichtlichen Bußgeldverfahren, DAR 2010, 109; AG Giessen, Urt. v. 23.09.2011 – 5602 OWi 56/11; AG Rotenburg (Wümme), Urt. v. 13.09.2011 – 7A OWi 228 Js 15848/11 67/11; AG Schwelm, Urt. v. 13.04.2010 – 64 OWi 18/10 B AG Schleiden, Beschl. v. 13.07.2012 – 13 Owi 92/12.

Als erstes Oberlandesgericht hat das OLG Naumburg²² erst kürzlich detailliert zu diesem Themenkreis des Umfangs der Akteneinsicht Stellung genommen:

Dabei stellte der Senat fest, dass der Verteidiger im Rahmen eines Bußgeldverfahrens wegen einer Geschwindigkeitsmessung ein Recht auf Akteneinsicht **in alle** Unterlagen hat, die auch dem Sachverständigen zur Verfügung zu stellen sind und folgte damit der herrschenden Meinung der Amtsgerichte.²³

Dies folge aus dem Gesichtspunkt der Gewährung eines fairen Verfahrens (Art. 6 EMRK), der Stellung des Rechtsanwalts als unabhängiges Organ der Rechtspflege (§1 BRAO) und dem Grundsatz der Aktenvollständigkeit, stellte der Senat fest.

2) Messprotokoll

Wie viel künstlerische Kreativität in einem deutschen Beamten steckt, erschließt sich einem erst, wenn man die Möglichkeit hatte, in seiner Berufspraxis die unterschiedlichsten gestalteten Messprotokolle aus den verschiedenen Teilen Deutschlands kennenzulernen. Selten gleicht ein Formular dem anderen – insbesondere was die Feststellungen zu den einzelnen Faktoren der Messung betrifft.

Und ich rede hier nicht von der Skizze der Messstelle, wo man häufig zwischen gähnder Leere und einer per Computer penibel erstelltem Ausdruck alles finden kann.

Mein Lieblingsmessprotokoll stammt aus dem Oberbayrischen: eine Kopie der Kopie der Kopie. Eigentlich gedacht für eine andere Messstelle, durch großzügigen Tipp-Ex-Einsatz jedoch kompatibel gemacht und mit drei Stiftfarben bei zwei Hand-, aber nur einer Unterschrift ausgefüllt.

Aber Scherz beiseite: der Wunsch des Verkehrsjuristen ist kein coloriertes künstlerisches Meisterwerk, sondern ein für das konkrete Messsystem möglichst bundesweit einheitlich vorgegebenes standardisiertes Messprotokoll. An dessen Erstellung neben der Polizei auch die Sachverständigen, Rechtsanwälte und Richter beteiligt waren und das von den Messbeamten vor Ort am Messtag penibel ausgefüllt wird.

Ggf. als Bestandteil der Gebrauchsanleitung oder aber auf anderem Wege – z.B. in den Polizeilichen Richtlinien zur Geschwindigkeitsüberwachung der einzelnen Bundesländer – vereinheitlicht.

Um gerade schon vor der Hauptverhandlung alle Informationen zur Durchführung der Messung zu haben und nicht erst den Messbeamten vor Gericht zu einzelnen leeren »Flecken« zu befragen.

3) Messfoto/Messvideo

Selten gibt es sie noch: die Fotodokumentation mit Nassfilm oder auf VHS-Kassette, auch wenn diese Dokumentationsformen eher aussterbende Arten sind.

22 Beschl. v. 05.11.2012 – 2 Ss (Bz) 100/12.

23 So auch Cierniak, Prozessuale Anforderungen an den Nachweis von Verkehrsverstößen, zfs 2012, 664.

Überwiegenden werden aber digitale Foto- oder Videobeweismittel gefertigt, mit Vor-, aber auch mit Nachteilen.

In die Anhörung wird vielfach so schon eine Ausschnittsvergrößerung des Fahrzeugführers eingeblendet. Bei guter Fotoqualität kann der Betroffene so schon erkennen, dass er zu identifizieren sein wird. Aber was ist im anderen Fall bei schlechter Fotoqualität? Welche Beweismittel muss hier die Ermittlungsakte bereits enthalten bzw. auf Anforderung des Rechtsanwalts übersenden?

Gerade die digitalen Beweismittel sind häufig verschlüsselt und nur mit spezieller – und damit auch teurerer – Viewer-Software zu öffnen. Hier muss nach meiner Ansicht die Behörde/das Gericht dafür Sorge tragen, dass dem Rechtsanwalt das Foto oder Video »geöffnet« übersandt wird, dass es mit normal zugänglicher Software ausgewertet werden kann. Dem Rechtsanwalt ist es – unabhängig von den technischen Schwierigkeiten – nicht zumutbar, diese Software kostenpflichtig anzuschaffen. Für den Sachverständigen mag hier anderes gelten.

Gerade bei Digitalkameras – das zeigen die anthropologischen Gutachten zur Fahreridentifizierung – wird bei einer Vergrößerung des Lichtbildes dieses sehr schnell pixelig in der Auflösung.

4) Gebrauchsanleitung

Auch wenn es bislang von einzelnen Amtsgerichten nicht so gesehen wurde, ist ein Einblick in die aktuelle Gebrauchsanleitung für den Rechtsanwalt unentbehrlich für eine sachgerechte Verteidigung. Denn nur sie gibt Aufschluss über den Aufbau der Messgeräte und die Ausführung einer exakten Messung.

Wie, wenn nicht durch Lektüre der Betriebsanleitung des Messgeräts, soll der Verteidiger grundlegendes Wissen zum Ablauf des Messverfahrens erlangen?

Keine Alternative ist es dabei, den Verteidiger auf allgemein zugängliche Sekundärliteratur zu verweisen, in denen die Funktions- und Bedienweise von Geschwindigkeitsmessgeräten erklärt wird, wie das OLG Naumburg²⁴ gerade erst aktuell festgestellt hat.

Nach überzeugender Ansicht kommt die Mehrzahl der Gerichte zu dem Ergebnis, dem Verteidiger stehe ein umfassendes Akteneinsichtsrecht, das auch die Gebrauchsanleitung umfasst, zu.²⁵

Ohne Einsicht in die Gebrauchsanleitung wäre eine Überprüfung der Richtigkeit der Messung seitens des Verteidigers nicht möglich, denn diese setzt voraus, dass er den Messbeamten sachgerechte Fragen, insbesondere auch zur ordnungsgemäßen Bedienung der Messeinrichtung stellen kann.²⁶

24 Beschl. v. 05.11.2012 – 2 Ss (Bz) 100/12.

25 Hansmann, Das Gefecht um das Akteneinsichtsrecht – eine Rechtsprechungsübersicht, DAR 2012, 609.

26 LG Frankfurt (Oder), Beschl. v. 23.07.2012 – 23 Qs 54/12; AG Osnabrück, Beschl. v. 22.05.2012 – 241 OWi 11/12; AG Heidelberg, Beschl. v. 31.10.2011 – 3 OWi 510 JS 22198/11; AG Düsseldorf, Beschl. v. 18.10.2011 – 312 OWi 306/11; AG Karlsruhe, Urt. v. 22.09.2011 – 1 OWi 127/11; AG Heidelberg, Urt. v. 05.12.2011 – 3 OWi 731/11.

Die Durchführung der Akteneinsicht wird jedoch sehr unterschiedlich gehandhabt.

a) Übersendung einer Kopie/Online-Zugriff

Manche Bußgeldstellen bieten – in Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Gerätehersteller – für das konkrete Bußgeldverfahren einen Online-Zugriff auf die konkret maßgebliche Gebrauchsanweisung an. Ein grundsätzlich sinnvoller und kostengünstiger Weg.

Zum Teil jedoch leider ohne Ausdruckmöglichkeit für den Verteidiger – und damit doch keine Alternative zur vollständigen Gebrauchsanweisung in Datei- oder Papierform. Hier muss noch nachgebessert werden.

b) Einsichtsmöglichkeit bei Behörde und Gericht

Die vielfach von den Amtsgerichten vertretene Auffassung, dass die Gebrauchsanweisung bei der Behörde oder dem Gericht eingesehen werden kann, ist in der Praxis nicht praktikabel.

Zwar ist durchaus nachvollziehbar, dass die Behörde nur über eine Anweisung verfügt und diese zwingend mit dem Gerät beim Messeinsatz benötigt wird. Hier wäre es jedoch an den Hersteller, ggf. die Geräte mit einer Zweitanzweisung auszuliefern, was hinsichtlich deren Druckkosten bei den Gesamtkosten eines modernen Messgeräts nicht ins Gewicht fallen würde.

Aber selbst dann ist die Einsicht vor Ort – möglicherweise ohne Kopiermöglichkeit zumindest einzelner Seiten – keine Art der Akteneinsicht, die dem Gesichtspunkt der Gewährung eines fairen Verfahrens (Art. 6 EMRK), der Stellung des Rechtsanwalts als unabhängiges Organ der Rechtspflege (§1 BRAO) und dem Grundsatz der Aktenvollständigkeit entspricht.

c) Kauf beim Hersteller

Grundsätzlich sind die meisten Hersteller bereit, an Rechtsanwälte und Sachverständige die Gebrauchsanweisungen – aber auch die bei modernen digitalen Messsystemen notwendige Auswertesoftware – zu verkaufen.

Dabei sind die Preise für die Gebrauchsanweisung sehr unterschiedlich,²⁷ insbesondere was auch den Preis der Folgeversionen betrifft, wenn eine Überarbeitung veröffentlicht wird.

Dennoch kann es für einen entsprechend spezialisierten Rechtsanwalt sinnvoll sein, die Anweisung(en) für »seine« Messgeräte – die im Kanzleibereich üblicherweise verwendet werden – zu erwerben und bei der Hauptverhandlung mitzuführen.

5) Schulungsnachweise der Mess-/Auswertbeamten

Schulungsnachweise werden häufig erst im Rahmen der Zeugenaussage des Messbeamten in der Hauptverhandlung vor dem Amtsgericht vorgelegt.

²⁷ Übersicht bei Kärger, Akteneinsicht in die Gebrauchsanweisung: Kauf als Alternative?, DAR 2013, 54.

Auch wenn sich aus der Gebrauchsanleitung ergibt, wie der Messbeamte geschult sein muss, stellt man in der Praxis doch einen erheblichen »Wildwuchs« fest. Denn der Nachweis der Schulung erfolgt sehr unterschiedlich und zum Teil auch fragwürdig.

Erfolgen auf der einen Seite Schulungen durch den Hersteller bzw. durch vom Hersteller ausgebildete Multiplikatoren, findet man auch häufig die Schulung nach dem Modell »Stille Post«: Ein PHM bestätigt einem anderen PHM (dem Zeugen), diesen an dem Messgerät xy geschult zu haben. In welcher Weise und in welchem Umfang diese Schulung stattgefunden hat, lässt sich den Bescheinigungen üblicherweise nicht entnehmen. Ebenso nicht, ob der bestätigende PHM überhaupt berechtigt ist, nach seiner eigenen Schulung andere Kollegen zu schulen.

Hier bedarf es dringend einer nachvollziehbaren Qualitätssicherung bei der Aus- und Weiterbildung der Messbeamten gerade auch vor dem Hintergrund, dass die Schulungsnachweise überwiegend mehrere Jahre als sind und erkennbar seitdem Software- oder Systemwechsel (z.B. der Fotoeinrichtung von Nassfilm auf Digital) erfolgt sind.

Das betrifft insbesondere auch die Beamten in der Bildauswertung, bei denen es immer wieder vorkommt, dass sie nicht nachweisbar in der Software geschult sind, die sie aktuell anwenden bzw. sich ihre Schulung nur auf die Auswertung anderer Messgeräte bezieht.

6) Eichschein/Eichsiegel am Gerät

Die Anlage, die sich noch in den meisten Ermittlungsakten neben dem Messprotokoll befindet, ist der Eichschein des Messgeräts. Er kann ein erster Anhaltspunkt sein, ob das Gerät ordnungsgemäß in den Fristen überprüft wurde und – je nach den Daten – ob außerhalb der Reihe eine Nacheichung erfolgt ist, auch wenn die Gründe dafür dann erst erfragt werden müssen.

Eigentlich wirklich maßgeblich aber mit der Akteneinsicht nicht zu überprüfen ist das unverletzte Eichsiegel am Messgerät selbst, dass die Gültigkeit der Eichung dokumentiert und das meist erst im Rahmen eines Sachverständigenutachtens überprüft wird.

Der Eichschein ist nämlich nur Dokumentation der ordnungsgemässen Eichung, was vielfach unbekannt ist.

7) Lebensakte

Etwas, dass ich persönlich aus dem Arbeitskreis IV mitnehmen möchte, ist die Antwort der hier vertretenen Praktiker auf die Frage aller Fragen: »Gibt es eine Lebensakte oder gibt es sie nicht?«

So gibt es Gerichte, die die Meinung vertreten, es gebe keine Lebensakte und folglich auch kein Anspruch auf Übersendung derselben.²⁸

Es bestehe auch kein Bedürfnis für die Führung solcher Akten, da die Ordnungsmäßigkeit der Messeinrichtung durch die Eichordnung hinreichend

28 AG Rotenburg (Wümme), Urteil v. 13.09.2011 – 7A OWi 228 Js 15848/11 67/11; AG Wetzlar, Beschl. v. 04.01.2012, Az.: 45 OWi 21/11.

gewährleistet werde. Mit jeder Reparatur würde gleichzeitig eine neue Eichung vorgenommen.²⁹

Andere Gerichte wie das AG Detmold³⁰ gehen zwar von der Existenz einer Lebensakte aus, stellt aber fest, dass das Gericht nicht verpflichtet ist, die Lebensakte nach § 244 Abs.2 StPO i.V.m. § 46 OWiG beizuziehen und einzusehen.

Im Übrigen weisen die Gerichte darauf hin, dass Lebensakten von technischen Messgeräten nicht zu den Akten gehören.

Es wenn es keine »Lebensakte« in dieser konkreten Form gibt, müssen – auch bei der Wiederholung der Eichung nach der Reparatur – Belege über Reparaturen aufbewahrt sowie intern festgehalten werden, ob und welchem Beamten Unregelmäßigkeiten und Defekte an einem Messgerät auffallen.³¹

Daher kann der Verteidiger darüber Auskunft verlangen, ob Reparaturen, Wartungen, vorgezogene Neueichungen oder vergleichbare, die Funktionsfähigkeit des Messgeräts berührende Ereignisse, die im betroffenen Eichzeitraum erfolgt sind.³²

Die Mitteilung der die Messung durchführenden Stelle über Reparaturen und andere besondere Vorkommnisse im die verfahrensgegenständliche Messung betreffenden Eichzeitraum im Sinne einer inoffiziellen Lebensakte ist somit notwendig, um die Funktionsfähigkeit des verwendeten Messgeräts zum Tatzeitpunkt beurteilen zu können.³³

III. Standardisierte Messverfahren

1) Definition

Bei einer Messung mittels eines standardisierten Messverfahrens³⁴ ist von Gericht und Verteidiger dessen ordnungsgemäße Anwendung zu prüfen³⁵

Von einem standardisierten Messverfahren kann nämlich nur dann gesprochen werden, wenn das Gerät von seinem Bedienungspersonal auch wirklich standardmäßig, das heißt in geeichtem Zustand, seiner Bauartzulassung entsprechend und gemäß der vom Hersteller mitgegebenen Gebrauchsanweisung verwendet wird, und zwar nicht nur beim eigentlichen Messvorgang, sondern auch bei den

29 AG Schwelm, Urt. v. 13.04.2010 – 64 OWi 18/10 B.

30 AG Detmold, Urt. v. 04.02.2012 – 4 OWi 989/11.

31 AG Heidelberg, Urt. v. 05.12.2011, a.a.O.

32 AG Ellwangen, DAR 2011, 418.

33 AG Heidelberg, Beschl. v. 31.10.2011 – 3 OWi 510 JS 22198/11.

34 Übersicht der als »standardisiert« anerkannten Messverfahren bei Krumm, Verteidigung bei standardisierten Messverfahren, SVR 2013, 18.

35 Cierniak, Prozessuale Anforderungen an den Nachweis von Verkehrsverstößen, zfs 2012, 664.

vorausgehenden Gerätetests.³⁶ Zudem muss es sich um ein anerkanntes und häufig angewandtes Untersuchungsverfahren handeln.³⁷

Diese durch den BGH in den Jahren 1993³⁸ und 1997³⁹ geprägte Rechtsprechung muss im Lichte der damals verwendeten Messverfahren gesehen werden, die primär durch die Messtechnik Radar oder Laser und deren Hardware definiert waren. Die Software – sofern überhaupt vorhanden – spielte damals fast keine Rolle.

Moderne Messgeräte wie das Vitronic PoliScan Speed oder die ESO ES 3.0 hingegen basieren zwar auf bekannten physikalischen Messverfahren und der dafür notwendigen Hardware. Die Messwertbildung wird aber primär durch die Software bestimmt, die auch die Beweisdokumentation wie die Fotoauslösung bestimmt.

Wird ein solches Messverfahren von den Oberlandesgerichten als standardisiert anerkannt, erfolgt dies für das System mit einer bestimmten Software.

2) Standardisiert auch bei Softwarewechsel?

Was passiert aber bei einem Softwarewechsel, der bei diesen Systemen wie die Vergangenheit zeigt häufig vorkommt?

Hintergrund der Softwarewechsel und der ständigen Weiterentwicklung der Software sind Fehlmessungen, die in bestimmten Messsituationen bekannt geworden sind und für die Zukunft ausgeschlossen werden sollen.⁴⁰

Daher muss nach meiner Auffassung die Bewährung des Systems als »standardisiertes Messverfahren« nach einem Softwarewechsel neu beginnen – genau wie bei einem gerade zum ersten Mal eingesetzten neuen Messverfahren.

Auch dieses muss sich erst bewähren und kann erst nach vielen Messungen ein »anerkanntes und häufig angewandtes Messverfahren« sein.

Es kann von den Gerichten nach einem Softwarewechsel nicht einfach zur Tagesordnung übergegangen und weiterhin von »standardisiert« geredet werden – hier bedarf es eines »juristischen Systemwechsels« bei der Bewertung der Messgeräte.

Symptomatisch für die derzeitige Rechtsprechung in diesem Bereich ist der Beschluss des OLG Zweibrücken vom 22.10.2012⁴¹ die ESO ES 3.0 betreffend:

Im Nachgang zu einem Freispruch seitens des AG Kaiserslautern⁴² wegen nicht durch die Herstellerfirma zur Verfügung gestellte Mess- und Gerätedaten hob das OLG das Urteil auf und verwies es zur erneuten Verhandlung zurück.

36 Krumm, Geschwindigkeitsmessungen mit dem neuen Messgerät Leivtec XV3, NZV 2012, 318; AG Lüdinghausen, DAR 2012, 156.

37 NJW 1993, 3081.

38 NJW 1993, 3081.

39 DAR 1998, 321.

40 Quarch, Aktuelle Probleme zur Geschwindigkeitsmessung, SVR 2013, 15.

41 Az. 1 SsBs 12/12.

42 zfs 2012, 407.

Dabei stellte das Gericht insbesondere darauf ab, dass das Gerät von der PTB eine Bauartzulassung erhalten hat und als standardisiertes Messverfahren anerkannt war.

Auch seinen in der Sekundärliteratur die Funktionsweise des Messgeräts und mögliche Ursachen für Fehlmessungen detailliert beschrieben. Daher hätte das Amtsgericht Zweifel an der konkreten Messung nur dann haben müssen, wenn dafür konkrete Anhaltspunkte vorgetragen worden wären, was nicht der Fall war.

Dabei übersieht das OLG wie vorstehend ausgeführt die gerade für die neue Generation der Messgeräte bestehende Problematik, dass die mit diesen gewonnene Messergebnisse überwiegend auf der eingesetzten Gerätesoftware basieren und nicht wie früher primär auf dem physikalischen Messprinzip.

3) Widerspruch gegen Beweisverwertung bei Verdacht auf Fehlmessung

Leicht machen es die Oberlandesgerichte dem Verteidiger bei Zweifeln am standardisierten Messverfahren auch in prozessualer Hinsicht nicht:

So sieht das OLG Düsseldorf⁴³ in einem Beschluss die Behauptung der Verteidigung einer Vorschrift des »Vier-Augen-Prinzips« bei Lasermessungen als die Geltendmachung eines Beweisverwertungsverbotes an und wendet darauf die Grundsätze zur Widerspruchslösung an. Da nicht vorgetragen, dass widersprochen worden war, war die Verfahrensrüge des Betroffenen nicht ausreichend.

Daraus resultierend muss man als Verteidiger daraus den Schluss ziehen, dass in allen Fällen, in denen die Messung als nicht verwertbar angesehen wird, widersprochen werden muss.

4) Anforderungen an den Beweisantrag

Auch in Sachen des Beweisantrags führt die Anerkennung als standardisiertes Messverfahren dazu, dass eine pauschale Behauptung des Verteidigers wie »Das Messgerät hat nicht richtig funktioniert« oder »Die Messung entsprach nicht den Erfordernissen der Gebrauchsanweisung« keinen Erfolg verspricht.⁴⁴

Es müssen konkrete Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass die Anweisungen über den Einsatz des Messgerätes nicht eingehalten worden sind.⁴⁵ Zumindest müssen begründete Verdachtsmomente vorgetragen werden, dass eine Geschwindigkeitsmessung nicht ordnungsgemäß zu Stande gekommen ist.⁴⁶

Erfolgt daher eine Anerkennung eines neuen Messsystems wie in der Vergangenheit z.B. des Vitronic PoliScan Speed sehr früh nach der Aufnahme des Messbetriebs aufgrund der dargestellten eingeschränkten Kriterien des BGH und der

43 OLG Düsseldorf, Beschl. v. 13.09.2012 – IV 2 RBs 129/12.

44 Cierniak, Prozessuale Anforderungen an den Nachweis von Verkehrsverstößen, zfs 2012, 664.

45 Krumm, Bedeutung, Begriff und Problemfälle bei standardisierten Messverfahren, DAR 2011, 738.

46 Meyer, Der Aktenergänzungsanspruch im gerichtlichen Bußgeldverfahren, DAR 2010, 109.

Oberlandesgerichte, gibt es kaum Möglichkeiten für den Verteidiger aufgrund der Komplexität der Messgeräte und der unbekanntenen Funktionsweise, Beweisanträge zu stellen, die diesen Anforderungen gerecht werden.

Gerade da den Gerichten neue Erkenntnisquellen zu einzelnen Messverfahren wie z.B. die Möglichkeit der Auswertung des Signalverlaufs der Messung durch Sachverständige oder den Hersteller bei der ESO ES 3.0 zu Verfügung stehen, stellt sich die Frage, wie weit hier die Untersuchungsmaxime des Gerichts auch beim standardisierten Messverfahren geht, sämtliche Erkenntnisquellen zu nutzen.

Aus in der Vergangenheit bekannt gewordenen Messfehlern, die bei zu diesem Zeitpunkt als standardisiert anerkannten Messverfahren entdeckt worden sind, sollten wir alle unser Lehren ziehen und dies bei einer zukünftigen praxisorientierten Definition dieses Begriffes berücksichtigen.

IV. Zusammenfassung

Als Ergebnis der dargestellten Probleme ist zu fordern:

- Es muss zu einheitlichen, drittschützenden und verbindlichen Richtlinien aller Bundesländer zur Geschwindigkeitsüberwachung kommen.
- Für die erforderlichen detaillierten Messprotokolle müssen bundesweit vereinheitlichte Muster entwickelt werden.
- Die Verkehrsüberwachung ist eine rein hoheitliche Aufgabe. Miet- und Leasingmodellen von Messanlagen auf Provisionsbasis ist daher eine Absage zu erteilen.
- Eine frühe vollständige Akteneinsicht bereits durch die Verwaltungsbehörde, insbesondere auch in die Bedienungsanweisung der Messgeräte ist notwendig, um die Verfahren effizienter zu gestalten und die Gerichte nicht unnötig zu belasten.
- Die Rechtsprechung zum standardisierten Messverfahren muss die technischen Entwicklungen der Messverfahren berücksichtigen, die immer mehr soft- statt hardwarebasiert sind und auf häufige Softwarewechsel aufgrund von festgestellten Fehlfunktionen entsprechend reagieren.

Thomas Olbermann
Richter am OLG Bamberg, 3. Strafsenat (zugleich Senat für Bußgeldsachen),
Bamberg

I. Standardisierte Messverfahren

1) Einleitung

Standardisierte Messverfahren Herausforderung für den Verteidiger. Umschreibung für eine Verfahrensordnung »light«? oder eine der Erhöhung der gesellschaftlichen Akzeptanz dienende Bezeichnung.

2) Begriffsbestimmung nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung

Eine gesetzliche Definition des Begriffes »standardisiertes Messverfahren« sucht man im Gesetz vergebens, weder findet man ihn in der Strafprozessordnung noch in dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten. Erschließt man sich den Begriff von der Bedeutung der Worte her, beschreibt Wikipedia ihn bezogen auf standardisiert, als eine vergleichsweise einheitliche oder vereinheitlichte, *weithin anerkannte und meist auch angewandte* (oder zumindest angestrebte) *Art und Weise, etwas herzustellen oder durchzuführen*, die sich gegenüber anderen Arten und Weisen durchgesetzt hat. British Standards definiert, ein Standard ist ein öffentlich zugängliches technisches Verfahren, das unter Beteiligung aller interessierter Parteien entwickelt wird und deren Zustimmung findet. Der Standard beruht auf Ergebnissen aus Wissenschaft und Technik und zielt darauf ab, das Gemeinwohl zu fördern.¹ Ausgangspunkt für die rechtliche Begriffsbestimmung und Einordnung eines Geschwindigkeitsmessverfahren als »standardisiertes Messverfahren« ist die Entscheidung des Bundesgerichtshofes vom 19.08.1993.²

a) Besprechung der Entscheidung des Bundesgerichtshofes vom 19.08.1993

Vergleicht man die den allgemeinen Sprachgebrauch ausmachenden Merkmale des Begriffes »standardisiert« und die Entscheidung des Bundesgerichtshofes vom 19.08.1993 (vgl. BGHSt 39, 291 Rn. 25), in der der Begriff »standardisiertes (Mess-)verfahren« noch nicht verwendet wird, sondern die Termini »weithin

1 Wikipedia 22.10.2012.

2 BGHSt 39, 291-305.

standardisiertes und tagtäglich praktiziertes Verfahren« und »allgemein anerkanntes und häufig angewandtes Untersuchungsverfahren«, so entsprechen die dieses Verfahren ausmachenden Kriterien der umgangssprachlichen Bedeutung des Wortes »standardisiert«.

Ausgangspunkt für diese Entscheidung war – was bei ersten Besehen verwundert – die vom Oberlandesgericht Köln vorgelegte Rechtsfrage »Kann die Feststellung, dass ein Betroffener die zulässige Höchstgeschwindigkeit in einer bestimmten Höhe überschritten hat, auf der Grundlage eines Geständnisses getroffen werden, oder ist dies ‚schlechterdings‘ ausgeschlossen?« Der Bundesgerichtshof nahm diese Vorlage zum Anlass, darüber zu entscheiden, ob der in zahlreichen oberlandesgerichtlichen Entscheidungen in unterschiedlicher Gewichtung vertretenen Auffassung, »der Trichter habe in den Urteilsgründen unter anderem darzulegen, ob die Geschwindigkeit mit einem zugelassenen und geeichten Gerät gemessen worden ist, ob die Betriebsanleitung beachtet worden ist und ob die Funktionsprüfungen, die in der Gerätezulassung verlangt werden, bei Messbeginn und Messende durchgeführt worden sind«, gefolgt werden könne, da diese Entscheidungen, die nach ihrem Wortlaut Feststellungen zur gefahrenen Geschwindigkeit aufgrund einer geständigen Einlassung zum Gegenstand haben, sich in den Entscheidungsgründen nicht mit den Anforderungen an die Substanz einer geständigen Einlassung befassen, sondern mit den materiell rechtlichen Voraussetzungen der Darstellung an Messverfahren. Der Bundesgerichtshof erteilte unter Darlegung der Anforderungen an eine rechtsfehlerfreie Beweiswürdigung und deren Darstellung in den Urteilsgründen den von den Oberlandesgerichten vertretenen Auffassungen eine klare Absage.

Nach Auffassung des Bundesgerichtshofes erschließt sich die Beurteilung eines (Mess-)verfahrens als standardisiert über die an die Überzeugungsbildung des Trichters zu stellenden Anforderungen, womit einhergehend auch der Umfang der von Amts wegen vorzunehmenden Sachaufklärung durch das Tatsachengericht bestimmt wird, und durch die an die Darstellung der Urteilsgründe zu stellenden Anforderungen, die vonnöten sind, um dem Rechtsbeschwerdegericht die Prüfung zu ermöglichen, ob das materielle Recht auf den festgestellten Sachverhalt richtig angewandt worden ist, wodurch gleichzeitig auch der Anwendungsbereich der Sachrüge von der den Erfordernissen des § 344 Abs. 2 Satz 2 i.V.m. § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG unterliegenden Verfahrensrüge abgegrenzt wird.

Unter Verweis auf § 261 StPO führt der Bundesgerichtshof aus, dass der Trichter nach seiner freien aus dem Inbegriff der Verhandlung geschöpften Überzeugung entscheide, soweit nicht wissenschaftliche Erkenntnisse, Gesetze der Logik oder Erfahrungssätze entgegenstehen. Zwar sei die trichterliche Überzeugung vom Rechtsmittelgericht nur im eingeschränkten Maße und nur an Hand der Urteilsgründe überprüfbar, doch müssen sie so gefasst sein, dass sie eine auf Rechtsfehler beschränkte Richtigkeitskontrolle ermöglichen. Welche Anforderungen an die Feststellung von Tatsachen zu stellen seien, die der Richter nicht unmittelbar aus eigener Wahrnehmung in der Hauptverhandlung gewonnen habe, ließe sich nicht allgemein gültig beantworten.

Tatsachen, die Zweifel an der Zuverlässigkeit von Beweismitteln erwecken, bedürfen in den Urteilsgründen nur der Erwähnung und Würdigung, wenn sie im konkreten Fall Einfluss auf die Überzeugungsbildung gewinnen können.

Folgt der Tatrichter dem Gutachten eines Sachverständigen, habe der Tatrichter, damit das Rechtsmittelgericht prüfen könne, ob die Beweiswürdigung auf einer tragfähigen Tatsachengrundlage beruht und die Schlussfolgerungen nach den Gesetzen der Logik, den Erfahrungssätzen des täglichen Lebens und den Erkenntnissen der Wissenschaft möglich sind, die wesentlichen Anknüpfungstatsachen und Ausführungen des Gutachters mitzuteilen.

Andererseits sind, worauf der Bundesgerichtshof ausdrücklich hinweist, die Ausführungen in den Urteilsgründen nicht Selbstzweck, sondern ihr Umfang hat sich nach der jeweiligen Beweislage zu richten. Dies gelte auch –unter Hinweis zum Umfang der Darlegungspflicht bei der Verwertung daktyloskopischer Gutachten³ – wenn die Überzeugung des Tatrichters auf Messergebnissen beruht, die mit anerkannten Geräten in einem weithin standardisierten und tagtäglich praktizierten Verfahren gewonnen werden. In der Bezug genommenen Entscheidung hat der Bundesgerichtshof dargelegt, dass es bei einem weithin standardisierten Verfahren, wie das bei einem daktyloskopischen Gutachten der Fall ist, nur der Mitteilung des Ergebnisses bedarf, wenn das Gutachten von einem renommierten Sachverständigen erstellt worden ist und von keiner Seite Einwände gegen die Tauglichkeit der gesicherten Spur und die Zuverlässigkeit der Begutachtung erhoben werden.

In der Entscheidung vom 19.08.1993 führt der Bundesgerichtshof weiter aus, dass zwar die Gerichte vor möglichen Gerätemängeln, Bedienungsfehlern und systemimmanenten Messungenauigkeiten nicht die Augen verschließen dürfen, aber zu unterscheiden sei, zwischen den Anforderungen, die von Rechts wegen an Messgeräte und -methoden zu stellen seien, um die grundsätzliche Anerkennung ihrer Ergebnisse im gerichtlichen Verfahren rechtfertigen zu können (d.h. von deren Richtigkeit überzeugt zu sein) und den sachlich rechtlich zu stellenden Anforderungen an den Inhalt der Urteilsgründe.

Sinn und Zweck der amtlichen Zulassung von Geräten und Methoden sowie die Reduzierung der hiermit ermittelten Messwerte um systemimmanente Messfehler durch Berücksichtigung von Toleranzgrenzen sei es, Ermittlungsbehörden und Gerichte von der Sachverständigenbegutachtung und Erörterung des Regelfalles freizustellen (der Zulassung wird somit die Bedeutung eines **antizipiertes Sachverständigengutachten** zuerkannt). Fehlerquellen bedürfen nur der Erörterung, wenn der konkrete Fall hierzu Veranlassung gibt.⁴ Als Beleg hierfür setzt sich der Bundesgerichtshof beispielhaft mit den Anforderungen zur Feststellung der Blutalkoholkonzentration und ihrer Darstellung im Urteil auseinander.

3 BGH NStZ 1993, 95.

4 Vgl. auch Cierniak zfs 2012, 664 (665).

Für die Feststellung der Blutalkoholkonzentration (=Überzeugungsbildung) bedarf es der Einzelmesswerte sowie der Versicherung des untersuchenden Instituts, dass es erfolgreich an Ringversuchen teilnehme, um zu gewährleisten, dass die von der Rechtsprechung eingeräumten Messtoleranzen eingehalten worden sind. Dagegen bedarf es bei der Darlegung der Überschreitung des Alkoholgrenzwertes des Straf- und Ordnungswidrigkeitenrechts oder bei der Berücksichtigung der kritischen Blutalkoholkonzentration bei der Beurteilung der Schuldfähigkeit in den Urteilsgründen grundsätzlich nur der Angabe des Mittelwertes der Blutalkoholkonzentration. Ergänzend weist der Bundesgerichtshof auf die unterschiedlichen Anforderungen hin, die einerseits an die Feststellungen und andererseits an die Abfassung der Urteilsgründe zu stellen sind beim Wirkstoffgehalt von Betäubungsmitteln, bei von Kraftfahrzeugsachverständigen durchgeführten Messungen, bei der Bestimmung von Blutgruppen, bei chemisch-toxikologischen Untersuchungen, für die Messgenauigkeit von Fahrtenschreibern und Wiegevorrichtungen oder für das regelgerechte Funktionieren einer Wechsellichtzeichenanlage bei Rotlichtverstößen.

Hieraus ergebe sich, dass der Tatrichter bei allgemein anerkannten und häufig angewandten Untersuchungsverfahren nicht verpflichtet sei, Erörterungen über deren Zuverlässigkeit anzustellen oder deren wesentlichen tatsächlichen Grundlagen im Urteil mitzuteilen. Auch sei kein Grund ersichtlich, warum im Fall der Geschwindigkeitsfeststellung im gerichtlichen Bußgeldverfahren etwas anderes gelten solle.

Daran anschließend arbeitet der Bundesgerichtshof zentrale Unterschiede des Bußgeldverfahrens zum Strafverfahren heraus. »Das Bußgeldverfahren dient nicht der Ahndung kriminellen Unrechts, sondern der verwaltungsrechtlichen Pflichtenmahnung«. »Es ist schon im Hinblick auf seine vorrangige Bedeutung für das Massenverfahren des täglichen Lebens auf eine Vereinfachung des Verfahrensganges ausgerichtet«. »Die Beschränkung des Rechtsbeschwerdeverfahrens verfolgt den Zweck, den Zugang zu den der Vereinheitlichung der Rechtsprechung dienenden Obergerichten nicht durch eine Fülle von massenhaft vorkommenden Bagatellsachen zu verstopfen und sie so für ihre eigentliche Aufgabe funktionsuntüchtig zu machen«.

Des Weiteren beleuchtet er das Bußgeldverfahren auch unter dem Gesichtspunkt der Informationsgewinnung durch den Betroffenen und seiner damit einhergehenden Möglichkeit sich sachgerecht verteidigen zu können. Er weist daraufhin, dass der Betroffene durch den Inhalt des Bußgeldbescheides über den gegen ihn erhobenen Vorwurf und die Beweismittel hinreichend informiert sei. Zweifel an ordnungsgemäß gewonnenen Messdaten könne er im Rahmen seiner Einlassung sowie durch Stellung eines entsprechenden Beweisantrages geltend machen. Sollte der Tatrichter seiner Aufklärungspflicht nicht nachkommen, könne er deren Verletzung im Rahmen der Verfahrensrüge geltend machen.

Obige Grundsätze fänden auch bei technischen Geschwindigkeitsmessungen (in Bußgeldverfahren) Anwendung. Auch hier müsse dem Tatrichter bewusst sein, dass beim Einsatz von Geschwindigkeitsmessgeräten Fehler nicht auszuschließen seien.

Den nach den jeweiligen technisch-naturwissenschaftlichen Erkenntnissen möglichen Fehlergrenzen trage der Tatrichter durch Berücksichtigung von Toleranzwerten Rechnung. Eine weitergehende Überprüfung sei daher nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte für eine fehlerhafte Messung veranlasst. Somit sei hier zur Prüfung der Beweiswürdigung auf sachlich-rechtliche Fehler die Angabe des angewandten Messverfahrens und des konkret berücksichtigten Toleranzwertes ausreichend. Der Mitteilung des Toleranzwertes bedürfe es im Unterschied zu den Darlegungserfordernissen bei der Analyse von Betäubungsmitteln oder zum Nachweis der Blutalkoholkonzentration, da die Ermittlung der gefahrenen Geschwindigkeit nicht ausschließlich im Wege eines einzigen standardisierten Verfahrens erfolge, sondern hierfür zahlreiche – von der Rechtsprechung prinzipiell anerkannte Verfahren – zur Verfügung stünden. Beispielhaft zählt der Bundesgerichtshof die Schätzung, das Ablesen des Tachometers eines in unverändertem Abstand nach- oder vorausfahrenden Fahrzeuges und Messungen aus der Luft, das Funkstoppverfahren, das Spiegelmessverfahren, das Radarverfahren, die Lichtschrankenmessung, das Koaxialkabelverfahren und das Lasermessverfahren bis zur Auswertung des Fahrtenschreiberschaublattes des zu schnell fahrenden Fahrzeuges auf.

b) Besprechung der Entscheidung des Bundesgerichtshofes vom 30.10.1997⁵

In einer weiteren Entscheidung, die abermals die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit betraf, war Gegenstand das Lasermessgerät LTI 20/20 TS/KM (sog. Laserpistole). Bei diesem Messgerät bestanden nach der obergerichtlichen Rechtsprechung Zweifel, ob es sich um ein standardisiertes Verfahren handelt, da keine fotografische Dokumentation erfolgt, sondern die Zuordnung eines bestimmten Fahrzeuges zu dem gemessenen Wert durch den die Messung vornehmenden Polizeibeamten. Nach der Auffassung des Bundesgerichtshofes steht dieser Umstand der Annahme eines standardisierten (Mess-)Verfahrens i.S. seiner Entscheidung vom 19.08.1993 nicht entgegen. Klarstellend führt der Bundesgerichtshof hierzu aus, ein standardisiertes (Mess-)verfahren setze – zwar – nicht voraus, »dass die Messung in einem voll automatisierten, menschliche Handhabungsfehler praktisch ausschließenden Verfahren stattfinden muss«, erforderlich sei aber, dass ein durch Normen vereinheitlichtes (technisches) Verfahren vorläge, bei dem die Bedingungen seiner Anwendbarkeit und sein Ablauf so festgelegt seien, dass unter gleichen Voraussetzungen gleiche Ergebnisse zu erwarten sind. Diese Anforderungen erfülle das vorgenannte Lasermessverfahren, da die Geschwindigkeitsmessung 1. von besonders geschultem Personal, 2. unter Beachtung der Betriebsanleitung des Geräteherstellers und 3. der Zulassungsbedingungen der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt durchgeführt wird.

5 BGHSt 43, 277-284.

c) Vergleich (Einordnung) von (Mess-)Verfahren mit anderen vom Bundesgerichtshof beurteilter Untersuchungsverfahren

aa) DNA-Analyse

Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes handelt es sich auch bei der molekulargenetischen Untersuchung von DNA-Spurenträgern um ein standardisiertes Verfahren, so dass zur Überprüfung der sachlich-rechtlichen Richtigkeit durch das Rechtsmittelgericht es in den Urteilsgründen nicht der Darlegung der Untersuchungsmethodik bedarf.⁶

bb) Anthropologische Identitätsgutachten

Beim anthropologischen Identitätsgutachten handelt es sich dagegen nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes nicht um ein standardisiertes Untersuchungsverfahren. Hier werden anhand von Lichtbildern eine bestimmbare Zahl deskriptiver morphologischer Merkmale oder von Körpermaßen des Täters herausgearbeitet und mit den entsprechenden Merkmalen des Tatverdächtigen verglichen.⁷ An der Standardisierung fehlt es, weil die Abschätzung der Beweiswertigkeit der morphologischen Merkmale auf Grund der persönlichen Abschätzung eines Sachverständigen subjektiv ist; graduelle Abweichungen zwischen deskriptiven Sachverständigen möglich sind.

cc) Auf eigenen Erfahrungswerten basierende Meßmethode

Eine Messmethode, die auf eigenen Erfahrungswerten des Sachverständigen aufbaut ist – ebenfalls – nicht standardisiert, da es an einem allgemein anerkannten und häufig angewandten Untersuchungsverfahren fehlt.⁸

d) Fazit

Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes liegt ein standardisiertes Verfahren vor, bei

- amtlicher Zulassung (hier durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt),
- Beachtung der »Betriebsanleitung« des Geräteherstellers,
- Einhaltung der Zulassungsbedingungen der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt,
- Vorliegen eines durch Normen vereinheitlichten (technischen) Verfahrens, bei dem die Bedingungen seiner Anwendbarkeit und seines Ablaufs so festgelegt sind, dass unter gleichen Voraussetzungen gleiche Ergebnisse zu erwarten sind (grundsätzlich durch die amtlicher Zulassung »bescheinigt«).

6 BGH NStZ 2012, 404 f; BGH Beschl. v. 23.10.2012 – 1StR 377/12.

7 BGH NZV 2006, 161 f. und NStZ 2000, 106 f.

8 BGH NStZ-RR 144 f.

- Nicht notwendig ist, dass die Messung in einem voll automatisierten, menschlichen Handhabungsfehler praktisch ausschließenden Verfahren stattfinden muss.
- Konsequenz: Ein diesen Anforderungen entsprechendes Verfahren indiziert die Richtigkeit des gemessenen Wertes, so dass es der Einholung eines Sachverständigengutachtens zur Zuverlässigkeit der Messung und der Erörterung der Messmethode im Urteil nicht bedarf. Da es aber »nur« die Richtigkeit indiziert, schließt es weitergehende Feststellungen nur aus, wenn konkrete Anhaltspunkte für Messfehler, die sich aus Anregungen oder Anträgen des Betroffenen oder aus der Akte sowie aus der Beweisaufnahme ergeben können, nicht ersichtlich sind.

3) Das standardisierte (Geschwindigkeits-)Messverfahren im Lichte der obergerichtlichen Rechtsprechung

Die Oberlandesgerichte sind zwar dem Bundesgerichtshof in der Begrifflichkeit gefolgt, nicht aber vollumfänglich in der konkreten Umsetzung der Begrifflichkeit.

a) Einordnung der vom Bundesgerichtshof beispielhaft genannten als prinzipiell anerkannte (nicht aber zu verwechseln mit standardisierten) Verfahren

aa) Schätzung

Die obergerichtliche Rechtsprechung spricht der Schätzung zwar nicht von vornherein jeglichen Beweiswert ab, weist jedoch daraufhin, dass Schätzungen durch Zeugen wegen ihrer Fehlerquellen kritisch zu begegnen seien. Daher habe der Tatrichter ihren Beweiswert besonders kritisch zu prüfen und in den Urteilsgründen nachvollziehbar darzulegen, aus welchen Gründen er im konkreten Fall den Zeugenaussagen gefolgt ist und wie er den methodischen Unsicherheiten Rechnung getragen hat.⁹

Da die Schätzung nicht einem durch Normen vereinheitlichenden Verfahren unterliegt stellt sie kein standardisiertes Verfahren dar.

bb) Messung durch Voraus- oder Hinterherfahren

Ein standardisiertes Verfahren liegt auch nach der Ansicht der Oberlandesgerichte bei der Geschwindigkeitsmessung durch Vor- oder Nachverfahren mit Tachometervergleich –im Gegensatz zu dem gängigen Videonachfahrssystem ProViDa 2000 – nicht vor, da bei ihr die Verlässlichkeit der Messung entscheidend davon abhängt, mit welcher Zuverlässigkeit das Abstandhalten über längere Zeit mit bloßem Auge und ohne technische Hilfsmittel beobachtet worden ist, so dass die Mitteilung des

9 OLG Hamm NZV 98, 169; BayObLG DAR 2001, 37; OLG Karlsruhe NZV 2008, 586.

angewandten Messverfahrens und des berücksichtigten Toleranzwertes für die Überprüfung durch das Rechtsmittelgericht auf Rechtsfehler nicht ausreichend ist.¹⁰

cc) Funkstoppverfahren

Nach der obergerichtlichen Rechtsprechung (die, soweit ersichtlich, vor dem 19.08.1993 ergangen ist) sind bei einer Verurteilung wegen einer Geschwindigkeitsüberschreitung nach dem Funkstoppverfahren (mittels Stoppuhr wird die Zeit gemessen, in der ein Fahrzeug eine bestimmte Strecke durchfährt) in den Urteilsgründen die Länge der Messstrecke und ihre Lage, sowie die von den einzelnen Messposten unabhängig voneinander mit Hilfe geeichter Messgeräte ermittelten Messwerte und der darauf beruhenden Berechnung der Geschwindigkeit anzugeben.¹¹

dd) Spiegelmessverfahren

Bei der Geschwindigkeitsmessung mit Hilfe des Spiegelmessverfahrens (einer Abwandlung des Funkstoppverfahrens) fordert die obergerichtliche Rechtsprechung (die, soweit ersichtlich, vor dem 19.08.1993 ergangen ist) Angaben über die Messstrecke sowie die Mitteilung, ob mögliche beeinträchtigende Faktoren (Kurven, Bäume, Sträucher) beachtet worden sind.¹²

ee) Messungen aus der Luft

Bei einer Geschwindigkeitsbestimmung durch Aufzeichnung des Verkehrsgeschehens mit einer in einem Hubschrauber befindlichen Videokamera bedarf es weiterer Angaben (ersichtlich ergingen die Entscheidungen vor dem 19.08.1993) als der des Messverfahrens und des berücksichtigten Toleranzwertes, so z.B. der Umrechnung der Fluggeschwindigkeit des Hubschraubers in Geschwindigkeit über Grund.¹³

ff) Radarmessverfahren

Beim Radarmessverfahren erfolgt die Geschwindigkeitsmessung mittels Radarstrahlen, die vom Gerät ausgesendet werden und vom Fahrzeug reflektiert werden. Bei den derzeit gebräuchlichsten im Einsatz befindlichen Messgeräten handelt es um Multanova VR 6F und TraffipaxSpeedoPhot. Beide Geräte erfüllen nach Auffassung der Oberlandesgerichte die vom Bundesgerichtshof in den Entscheidungen vom 19.08.1993 und 30.10.1997 aufgestellten Anforderungen an ein standardisiertes Messverfahren.¹⁴

10 OLG Köln DAR 1994, 248; OLG Rostock VRS 113, 309.

11 OLG Düsseldorf VRS 73, 69 f.

12 OLG Koblenz v. 09.08.1990-1Ss286/90 Juris.

13 OLG Hamm VRS 50, 68; OLG Köln DAR 92,471.

14 OLG Oldenburg VRR 2011, 315 f. (Multanova VR 6F); Thüringisches Oberlandesgericht DAR 2004, 665 (TraffipaxSpeedoPhot).

gg) Lichtschrankenmessung

Bei der Lichtschrankenmessung erfolgt die Geschwindigkeitsmessung auf der Grundlage von Weg/Zeitmessungen. Bei den gebräuchlichsten noch im Einsatz befindlichen Geräten handelt es sich um die Messgeräte ESO ES 1.0 und 3.0. Im Gegensatz zu ESO ES 1.0 wird der Abstand bei ESO 3.0 statt mit einem Sensor mit zwei Sensoren ermittelt, so dass eine eichfähige Abstandsmessung erreicht wird. Bei beiden Verfahren handelt es sich nach der Rechtsprechung um standardisierte Messverfahren.¹⁵ Auch der Umstand der mangelnden Kenntnis der genauen Funktionsweise des Gerätes soll dem nicht entgegenstehen.¹⁶

hh) Koaxialkabelverfahren

Auch hier erfolgt die Geschwindigkeitsberechnung auf einer Weg-/Zeitberechnung. Als Messanlage wird das System TraffiPhot-S eingesetzt. Hierbei handelt es sich um ein standardisiertes Messverfahren.¹⁷

ii) Lasermessverfahren

Laser – Geschwindigkeitsmessungen erfolgen durch die Messung der Laufzeiten von kurzen Infrarotlichtimpulsen. Aus der Änderung der Entfernung während der Laufzeiten wird die Geschwindigkeit des anvisierten Objekts ermittelt. Bei den in der Praxis verwendeten Messgeräten, als standardisierte Messverfahren anerkannt, handelt es sich in erster Linie um das ohne fotografische Dokumentation arbeitende Messgerät Riegl FG 21-P und um den Laserscanner Vitronic Poliscan Speed.¹⁸ Der Standardisierung steht bei dem Laserscanner Vitronic Poliscan Speed auch nicht entgegen, dass sich gleichzeitig zwei oder mehrere Fahrzeuge der gemessenen Fahrtrichtung im messwirksamen Bereich befinden können.¹⁹

jj) Auswertung des Fahrtenschreiberschaublattes

Nach der obergerichtlichen Rechtsprechung ist bei der Beweiswürdigung anzugeben, ob die Auswertung durch den Richter selbst oder einen Sachverständigen erfolgt ist, die ermittelte Geschwindigkeit und der in Abzug gebrachte Toleranzwert. Daher handelt es sich hierbei um ein standardisiertes Messverfahren.²⁰

15 OLG Stuttgart NZV 2008, 43 ff. (ESO 1.0); OLG Koblenz v. 16.10.2009-1SsRs 71/2009 (ESO 3.0).

16 OLG Zweibrücken v. 19.10.2012-1SsBs 12/2012.

17 OLG Köln VRS 105, 224-227.

18 OLG Hamm v. 13.09.2012-III-1RBs112/2012 (Riegl FG21P); OLG Düsseldorf v. 13.09.2012-IV-2RBs129/2012, 2RBs 129/2012(Riegl FG 21 P).

19 OLG Stuttgart v. 29.02.2012-4Ss39/2012.

20 OLG Rostock v. 18.02.2004-2 SsOWi 303 I 5/2004.

b) Erweiterung des Begriffes »standardisiertes Messverfahren«

Nach der Rechtsprechung des Oberlandesgerichts Stuttgart liegt ein standardisiertes Messverfahren auch dann vor, wenn die Eichung unter Verstoß gegen § 14 a Abs. 1 EichO erfolgt ist, sofern zum Zeitpunkt der Eichung das Gerät durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt in Braunschweig zwar noch nicht – sondern erst knapp eine Woche nach Eichung – zugelassen worden ist, aber zum Zeitpunkt der Eichung schon der erfolgreiche Abschluss der Prüfungen mitgeteilt worden war. Die Nichteinhaltung der in § 14a Abs.1 EichO vorgesehenen Reihenfolge begründe in diesem Fall nur einen formellen Mangel, lasse aber keinen Zweifel daran, dass das Gerät zum Zeitpunkt der Eichung – schon – den Anforderungen der Technik entsprach.²¹

c) Umfang der Darlegungspflicht

Mehrheitlich folgen die Bußgeldsenate der Oberlandesgerichte der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes²² zu den an die Urteilsgründe zu stellenden Darlegungsanforderungen. Für die Kontrolle der Beweiswürdigung auf ihre sachlich-rechtliche Richtigkeit durch das Rechtsmittelgericht sind daher bei einem standardisierten Verfahren grundsätzlich die Angabe des angewandten Messverfahrens und der den systembedingten Messfehler ausgleichende Toleranzwert ausreichend. Einige

21 OLG Stuttgart DAR 2012, 274 f.

22 OLG Bamberg v. 25.10.2011-3SsOWi 1194/2011 (ProVida), v.17.11.2006-3SsOWi 1570/2006; Thüringer OLG v. 22.08.2011-1 SsRs 68/2011, 1SsRs 68/2011(167) (ProVida), v. 09.08.2005-1Ss 40/2005 (ESO mP80/VIII-4); OLG Oldenburg v. 10.05.2011-2 SsBs 35/2011 (Multanova 6F); OLG Düsseldorf v. 28.02.2011-IV-4RBs 29/2011 (Multanova F6), v. 20.01.2010 IV-5Ss(OWi)206/2009-OWi 178/2009I (PoliScan-Speed), v. 30.06.2001-2bSsOWi144/2001-(OWi)43/2001I; v. 29.06.2000-2bSs(OWi)95/2000-(OWi)59/2000I (ProViDA); Schleswig-Holsteinisches OLG v. 06.01.2011-1SsOWi209/2010-1SsOWi 209/2010 (ProViDA2000), v.13.02.2004-2Ws53/2004(36/04)-2SsOWi 32/2004(23/04); Brandenburgisches OLG v. 03.06.2010- 2Ss(OWi)106 B/2010, v.29.09.2004-1Ss(Owi) 194 B/2004 (LR90-235/P), 15.12.2003-1Ss(OWi) 234 B/2003; OLG Koblenz v.02.10.2009-2ssBs100/2009 (Radarmessung); OLG Hamm v. 26.11.2007-2SsOWi757/2007 (MultanovaVR6F), v. 14.05.2007-3SsOWi327/2007, v. 17.03.2005-1SsOWi164/2005, v. 05.02.2004-2SsOWi62/2002, v. 07.10.2003-1SsOWi632/2003, v. 22.09.2003-2SsOWi518/2003, v. 15.11.2000-2ssOWi1057/2000 (Police-Pilot-System); OLG Stuttgart v. 24.10.2007-4Ss264/2007 (ESOTypES1.0); KG Berlin v. 16.03.2005-2Ss214/2004-3Ws (B)499/2004 (Police-Pilot-System), v. 26.01.2001-2Ss316/2000-3Ws(B)18/2001 (Multanova 6F), v. 04.02.1998-2Ss283/1997-3Ws(B)768/1997 (LAVEG), v. 01.12.1997-2Ss294/1997-3Ws(B)678/1997 (LAVEG); OLG Rostock v. 27.04.2001-2Ss(OWi)23/2001I58/2001 (TraffipaxTraffishot-S); OLG Frankfurt v. 11.10.2000-2Ws(B)442/2000 (VAS-CAR5000); OLG Köln v. 30.07.1999-Ss343/1999B (Police-Pilot-System), v. 19.10.1993-Ss394/1993 (Radar- und Koaxialkabelverfahren); BayObLG v. 29.06.1998-2ObOWi266/1998 (Nachfahren unter Verwendung des Proof Speed Messgerät); OLG des Landes Sachsen-Anhalt v. 22.04.1996-1Ss(b)111/1996 (LAVEG), v. 16.04.1996-1Ss(B)61/1996 (Laser LTU20.20); OLG Karlsruhe v. 18.01.1995-v.3ss209/1994 (Multanova VR5F).

Bußgeldsenate der Oberlandesgerichte verlangen bei dem Geschwindigkeitsmessverfahren ProVida trotz dessen Einordnung als standardisiertes Untersuchungsverfahren zusätzlich die Angabe der konkret verwendeten Betriebsart bzw.-methode, da der zu berücksichtigende Toleranzwertes jeweils von der gewählten Einsatzart abhängig ist (Geschwindigkeitsberechnung während der Fahrt durch Toleranzwert bei der Zeit- und Wegstreckberechnung bis 100 km/h 5 km/h, bei Geschwindigkeitswerten über 100 km/h 5 % des Messwertes; Geschwindigkeitsermittlung durch Nachfahren ohne Weg-/Zeitberechnung bei gleichbleibenden Abstand 10 %; bei erkennbarer Vergrößerung des Abstands zum betroffenen Fahrzeug 5 % des Messwertes).²³ Vereinzelt fordern Bußgeldsenate auch bei standardisierten Messverfahren die zusätzliche Darlegung, dass das Messgerät geeicht,²⁴ ordnungsgemäß aufgestellt, die Bedienungsanleitung des Messgerätes eingehalten²⁵ und die Funktionstests durchgeführt worden seien.²⁶ Andererseits wird teilweise auf die Angabe des Toleranzwertes verzichtet, wenn der eingesetzte Gerätetyp²⁷ mitgeteilt wird oder sich aus der Angabe des verwendeten Gerätetyps ergibt, dass das Gerät eine eigenständige Weg-Zeit-Berechnung vornimmt.²⁸

4) Standardisierte (Geschwindigkeitsmess-)Messverfahren im Lichte der Literatur

Die Literatur begnügt sich bei dem standardisierten (Geschwindigkeitsmess-)Verfahren mit der Aufzählung der vom Bundesgerichtshof aufgestellten Kriterien für die Annahme eines solchen Verfahrens, der Darstellung der Modifizierungen der Darlegungsanforderungen bei standardisierten (Geschwindigkeits-)Messverfahren durch die obergerichtliche Rechtsprechung und der Benennung, der von der Rechtsprechung als standardisierte Messverfahren anerkannten Messverfahren.²⁹

5) Softwareänderung und Standardisierung

Soweit ersichtlich ist zu diesem Problembereich noch keine Rechtsprechung veröffentlicht. Die Annahme eines standardisierten Verfahrens unter Verwendung gebräuchlicher Messgeräte setzt nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes im 39. Band voraus, dass das Messgerät amtlich zugelassen ist. Denn die Zulassung

23 OLG Bamberg v.25.10.2011-3SsOWi1194/2011; Thüringer OLG v. 22.08.2011-1SsRs68/2011, 1SsRs68/2011(167).

24 OLG Hamm NZV 2010, 125.

25 OLG Celle v. 21.09.2011-322SsRs328/2011; OLG Frankfurt ZfS 2001, 233.

26 OLG Hamm v. 13.09.2012-III-1RBs112/2012, 1RBs112/2012 (Riegl FG21).

27 OLG Hamm NZV 2000,264.

28 OLG Brandenburg DAR 2005, 1997.

29 Burmann in Burmann/Heß/Jahnke/Janker Straßenverkehrsrecht 22. Auflage StVO § 3 Rn. 85; König in Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht 41. Auflage § 3 Rn. 56b; Burhoff in Burhoff Handbuch für das straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren 3. Aufl. Rdn. 1515 ff.

durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt in Braunschweig indiziert Messrichtigkeit und Messbeständigkeit des Messgerätes. Messrichtigkeit besagt, dass Messgeräte so gebaut sein müssen, dass sie für ihren bestimmungsgemäßen Verwendungszweck geeignet sind und unter Nenngebrauchsbedingungen richtige Messergebnisse *erwarten* lassen (§ 36 Abs. 1 EichO). Als messbeständig gelten Messgeräte, die richtige Messergebnisse über einen ausreichend langen Zeitraum *erwarten* lassen. Bei eichpflichtigen Messgeräten muss dieser Zeitraum mindestens der Gültigkeitsdauer der Eichung entsprechen (§ 37 Abs. 1 EichO). § 26 Abs. 2 Satz 1 EichO bestimmt, dass Änderungen einer zugelassenen Bauart und Anfügungen an Messgeräte einer zugelassenen Bauart einer Ergänzung zur Bauartzulassung bedürfen, wenn sie die Messergebnisse oder die normalen Verwendungsbedingungen des Messgerätes beeinflussen oder beeinflussen können. Damit ist diese Bestimmung Gradmesser für die Frage, wann bei einem Eingriff in die Software bei einem zugelassenen Gerät durch Softwaremodifizierung oder -wechsel es einer Ergänzung zur Bauartzulassung und auf Grund § 2 Abs. 1 Satz 1 EichG einer erneuten Eichung bedarf. Wird entgegen § 26 Abs. 2 Satz 1 EichO von einer Ergänzung abgesehen, erfolgt die Messung nicht mehr im standardisierten Verfahren und es bedarf zur Feststellung der gefahrenen Geschwindigkeit im Regelfall der Einholung eines Sachverständigengutachtens, nicht aber stellt sich – entgegen der Ansicht einiger Amtsgerichte – die Frage der Verwertbarkeit der Messung.³⁰ Fraglich ist, ob Messungen unter Einsatz der Vorgängersoftware weiterhin als im standardisierten Verfahren erfolgt angesehen werden können. Meines Erachtens ist wie folgt zu unterscheiden. Erfolgt die Änderung der Software ausschließlich aus Effektivitätsgründen, verbleibt es bei einer Messung im standardisierten Verfahren. Beruht die Modifizierung der Software dagegen auf der Ausschaltung von in bestimmten Messsituationen aufgetreten Fehlern, bieten sich zwei Lösungsansätze an. Entweder spricht man diesen Messungen grundsätzlich die Standardisierung ab oder es verbleibt bei einer Messung im standardisierten Verfahren, mit der Folge, dass bei Messungen, denen eine Situation zu Grunde liegt, die zur Änderung der Software geführt hat, ein konkreter Anhaltspunkt für einen Messfehler vorliegt.

6) Fazit

Die Bußgeldsenate der Oberlandesgerichte stehen – wie die erneute Vorlage des Oberlandesgerichts Köln zeigt³¹ – der Annahme eines standardisierten Messverfahrens bei nicht (voll-)automatisierten Geschwindigkeitsmessverfahren äußerst kritisch gegenüber. Bei der – eingeschränkten – Darlegungspflicht folgen sie mehrheitlich der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes.

30 OLG Stuttgart DAR 2012, 274; OLG Jena VRS 115, 431ff.; OLG Köln VRS 101, 140.

31 BGH NZV 1998, 120 ff.

II. Akteneinsichtsrecht

1) Allgemeines

Das Akteneinsichtsrecht des Betroffenen im Verfahren vor der Verwaltungsbehörde bestimmt sich nach § 49 Abs. 1 OWiG, dass des Verteidigers nach § 147 StPO i.V.m. § 46 Abs. 1 OWiG. Umstritten ist in der Rechtsprechung, ob das Akteneinsichtsrecht auch die Einsicht in die Bedienungsanleitung (Gebrauchsanweisung) umfasst.

Einigkeit besteht darüber, dass sämtliche verfahrensbezogene Unterlagen der Verwaltungsbehörde, die zu den Akten genommen worden sind, einschließlich der polizeilichen Ermittlungsvorgänge und etwaiger Ton- und Bildaufnahmen, auf die der Vorwurf in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht gestützt wird, sowie Auszüge aus dem Verkehrs- und Gewerbezentralregister Aktenbestandteile sind. Dazu gehören ferner beigezogene Akten anderer Behörden, soweit sie nicht nach § 96 Satz 1 StPO i.V.m. § 46 Abs. 1 OWiG gesperrt sind. Nicht zu den Akten gehören dagegen Handakten und andere innerdienstliche Vorgänge, die im Fall des Einspruchs der Staatsanwaltschaft nicht vorzulegen wären, ebenso wenig Notizen oder Aufzeichnungen eines (Polizei-)Zeugen, die es ihm bei massenhaft vorkommenden Ordnungswidrigkeiten erst ermöglichen, später über seine Wahrnehmungen auszusagen.³²

2) Bedienungsanleitung als Aktenbestandteil nach der obergerichtlichen Rechtsprechung

Ersichtlich liegen zu dieser Problematik mittlerweile Entscheidungen von vier Oberlandesgerichten vor.³³ In der Sache haben die Oberlandesgerichte Hamm und Bamberg in ihren Entscheidungen keine Stellung bezogen, da nach ihren Auffassungen, die Verfahrensrügen mit der die Verletzung der unzulässigen Beschränkung der Verteidigung geltend gemacht worden ist nicht den Anforderungen des § 344 Abs. 2 Satz 2 StPO i.V.m. § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG entsprochen haben. Hierzu führt das Oberlandesgericht Hamm aus, »Rügt der Betroffene also, die Verteidigung sei durch unzureichende Akteneinsicht beschränkt worden, ist gemäß § 344 Abs. 2 Satz 2 StPO i.V.m. § 79 Abs. 3 OWiG ein substantiiertes Vorbringen erforderlich, welche Tatsachen sich aus welchen genau bezeichneten Stellen der Akten ergeben hätten und welche Konsequenzen für die Verteidigung daraus folgten. Ist dies ausnahmsweise nicht möglich, weil die Akten ihm (weiterhin) verschlossen geblieben sind, muss der Verteidiger sich jedenfalls bis zum Ablauf der Frist zur Erhebung der Verfahrensrüge (Anm. des Autors: gemeint ist bis zum

32 Seitz in Göhler OWiG 16. Aufl. § 60 Rdn. 49.

33 OLG Hamm III 3 RBs235/12 www.burhoff.de; OLG Bamberg 2 SsOWi 1351/12; OLG Naumburg 2Ss(Bz) 100/12 www.burhoff.de; KG v. 07.01.2013-3Ws(B)596/12 – 162 Ss 178/12 323 OWi 581/12 www.burhoff.de.

Ablauf der Rechtsbeschwerdebegründungsfrist)³⁴ weiter um die Akteneinsicht bemüht haben und die entsprechenden Anstrengungen gegenüber dem Revisionsgericht auch darlegen«. Dieser Argumentation folgt das Oberlandesgericht Bamberg.³⁵ Das Oberlandesgericht Naumburg und das Kammergericht Berlin haben auf Grund zulässiger Verfahrensrügen auch zur Sache entschieden. Das Oberlandesgericht Naumburg ist der Auffassung, dass der Verteidiger im Rahmen eines Bußgeldverfahrens, das eine Geschwindigkeitsmessung zum Gegenstand hat, ein Recht auf (Akten-)einsicht in alle Unterlagen hat, die auch einem Sachverständigen zur Verfügung gestellt werden. Dies ergäbe sich aus den Gesichtspunkten der Gewährleistung eines fairen Verfahrens,³⁶ der Stellung eines Rechtsanwaltes als unabhängiges Organ und dem Grundsatz der Aktenvollständigkeit. Das Kammergericht stellt ebenfalls auf den Grundsatz der Aktenvollständigkeit ab, sowie als übergeordnetes Prinzip auf die Wahrung des rechtlichen Gehörs. Des Weiteren beschäftigt es sich mit der urheberrechtlichen Problematik und führt hierzu aus, dass auf Grund der das Urheberpersönlichkeitsrecht beschränkenden Vorschrift des § 45 UrhG urheberrechtliche Vorschriften der Vervielfältigung der Gebrauchsanweisung nicht entgegenstehen.

3) Bedienungsanleitung als Aktenbestandteil in der beschwerdegerichtlichen Rechtsprechung

Bei der Frage, ob Einsicht in die Bedienungsanleitung zu gewähren ist, werden in der beschwerdegerichtlichen Rechtsprechung zwei diametral entgegenstehende Standpunkte vertreten.

Nach einer Auffassung ist die Beschwerde wegen nicht gewährter vollständiger Akteneinsicht unzulässig.³⁷ Sie beruft sich hierbei auf § 305 Satz 1 StPO i.V.m. § 46 Abs. 1 OWiG. Nach dieser Ansicht betrifft die Entscheidung über die Beiziehung der Bedienungsanleitung ausschließlich die Vorbereitung der Hauptverhandlung und ist daher als der Urteilsfällung vorausgehenden Entscheidung der Beschwerde entzogen. Die gegenläufige Rechtsauffassung³⁸ meint, der Anspruch auf Beiziehung der Bedienungsanleitung zu den Akten und Einsichtnahme durch Übersendung der Bußgeldakte ergäbe sich aus dem der Bestimmung des § 147 StPO i.V.m. § 46 Abs. 1 OWiG zu Grunde liegenden Grundsatzes der Aktenvollständigkeit, insbesondere aber aus dem Recht der Zeugenbefragung nach § 240 Abs. 1 StPO i.V.m. § 71 Abs. 1 OWiG. Die sachgerechte Befragung des Messbeamten zur Ordnungsgemäßheit der Messung erfordere –zwingend– die Kenntnis der Bedienungsanleitung.

34 BGH v.23.08.2006-5StR 151/2006.

35 OLG Bamberg v. 19.10.2012-2 SsOWi 1351/2012.

36 so auch Cierniak S. 669.

37 LG Frankfurt(Oder) v. 23.07.2012-23Qs 54/2012; LG Limburg v. 30.08.2011-1Qs116/2011; LG Lüneburg v. 10.07.2011-26Qs 190/2011.

38 LG Lübeck v. 25.07.2011-4Qs 136/2011-760 Js 6991/2011; LG Dessau v. 24.05.2011-6Qs 393Js 23360/2010 (101/11;6Qs 101/2011); LG Ellwangen v.14.12.2009-1Qs 166/2009.

4) Bedienungsanleitung und Akteneinsicht in der amtsgerichtlichen Praxis

In der amtsgerichtlichen Praxis sind zwei Grundströmungen auszumachen. Die überwiegende Zahl der Amtsgerichte vertritt die Auffassung, dass dem Verteidiger auch Einblick in die Bedienungsanleitung zu gewähren ist.³⁹ Ein geringer Teil der Amtsgerichte vertritt die gegenteilige Auffassung.⁴⁰ Soweit Einsicht in die Bedienungsanleitung bejaht wird, beschränken eine nicht geringe Anzahl von Amtsgerichten diese auf die Einsichtnahme in den Örtlichkeiten der Bußgeldbehörde oder des Gerichts,⁴¹ wobei ein Amtsgericht hiervon abweicht, wenn die Einsichtnahme vor Ort auf Grund der Entfernung unverhältnismäßig wäre.⁴² Das Recht auf Einsicht in die Bedienungsanleitung wird in erster Linie mit der Wahrung des rechtlichen Gehörs begründet. Dem Verteidiger stünde nach § 240 Abs. 2 Satz 1 StPO i.V.m. § 71 Abs. 1 OWiG ein Fragerecht zu. Dieses könne er aber zum Aufbau und Betrieb der Messanlage gegenüber dem Messbeamten nur sinnvoll ausüben, wenn ihm die Betriebsanleitung des Herstellers bekannt sei. Des Weiteren gewähre das Akteneinsichtsrecht, dem der Grundsatz der Aktenvollständigkeit zu Grunde läge, über § 147 StPO i.V.m. § 46 Abs. 1 OWiG das Recht auf Einsicht in die Bedienungsanleitung. Soweit die Einsicht in die Bedienungsanleitung auf die Möglichkeit der Einsichtnahme bei der Bußgeldbehörde oder Gericht beschränkt wird, wird dies kumulativ oder alternativ damit begründet, dass die Erstellung von Kopien die Logistik der Behörde übersteige bzw. der Urheberrecht dem entgegenstehe. Die generelle Versagung der Akteneinsicht wird damit begründet, dass das Akteneinsichtsrecht das Recht auf Einsicht in die Bedienungsanleitung nicht umfasse, da sie nicht Teil der Akte ist oder mit der Begründung, bei der Bedienungsanleitung handle es sich um eine dienstliche Handreichung für geschulte Anwender.

5) Fazit

Unabhängig von der Frage, ob das Akteneinsichtsrecht nach § 147 StPO i.V.m. § 46 Abs. 1 OWiG auch das Recht auf Einsicht in die Bedienungsanleitung des Herstellers umfasst, ergibt sich das Recht auf Einsicht in die Bedienungsanleitung,

39 AG Bamberg v. 04.07.2012-14OWi 2311Js 13450/2011; AG Lüdinghausen v. 09.02.2012-19OWi 19/2012; AG St. Wendel v. 01.02.2012-1OWi 65 Js 1290/2011 (167/2011); AG Heidelberg v. 05.01.2012-3OWi 731/2011; AG Hildesheim v. 29.12.2012- 31OWi 27/2011; AG Stuttgart v. 29.12.2011-16OWi3433/2011; AG Oberhausen v. 20.12.2010-26OWi-351Js1939/2010-845/2010; AG Schwelm v. 13.04.2010-64 OWi 18/2010(b); AG Heidelberg v. 28.01.28.01.2012-3 OWi 779/2012;

40 AG Leutkirch v. 23.04.2012-1OWi 47/2012; AG Detmold v. 04.02.2012-4 OWi 989/2011.

41 AG Aachen v. 24.02.2011-449OWi-505Js 63/2011-41/2011,49 OWi 41/2011; AG Herford v. 20.09.2010-11OWi-34Ss 1453/2010-624/2010, 11OWi 624/2010; AG Gelnhausen v. 14.09.2010-44OWi-2945 Js 13251/2010; AG Verden v. 23.08.2010-9b OWi 764/2010; AG Liebenwerda v.27.04.2009-41 OWi 295/2008; AG Neuruppin v. 22.09.2008-84.1E OWi 79/2008; AG Bad Kissingen v. 06.07.2006-3OWi 17Js 7100/2006.

42 AG Bremerhaven v. 06.09.2011-11OWi 91/11.

soweit es um Aufbau und Betrieb der Messanlage geht, aus dem in § 240 Abs. 2 Satz 1 StPO i.V.m. § 71 Abs. 2 OWiG verankerten Fragerecht und der Begrifflichkeit des standardisierten (Mess-)Verfahrens. Denn nur durch Kenntnis dieser Angaben des Herstellers kann der Verteidiger – anhand der Akte und durch Befragung des Messbeamten – prüfen, ob ein standardisiertes Verfahren i.S.d. Rechtsprechung vorliegt. Sind die Vorgaben des Herstellers in der Bedienungsanleitung nicht beachtet, hat der Tatrichter auf Grund der ihm obliegenden Amtsaufklärungspflicht die Zuverlässigkeit der Messung – im Regelfall – durch Einholung eines Sachverständigengutachtens zu überprüfen. Kommt der Tatrichter dagegen zu dem Ergebnis, dass die Messung im standardisierten Messverfahren erfolgt ist, bedarf es weiterer Feststellungen zur Zuverlässigkeit der Messung nicht, es sei denn, es lägen konkrete Anhaltspunkte für eine fehlerhafte Messung vor. D.h. erfolgreiche Beweis-anträge bei Vorliegen eines standardisierten Messverfahrens zur Zuverlässigkeit der Messung, die über die Einhaltung der Bedienungsanleitung und den von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt aufgestellten Erfordernissen hinaus gehen, setzen konkrete Anhaltspunkte für das Vorliegen einer fehlerhaften Messung voraus.

Das Einsichtsrecht in diese Teile der Bedienungsanleitung ist durch Versendung zu gewähren und kann weder mit dem Einwand, die Fertigung von Kopien erfordere einen erheblichen von der Behörde nicht zu leistenden zusätzlichen Aufwand abgelehnt werden, noch mit dem Hinweis einer Versendung stünden urheberrechtliche Bestimmungen entgegen.⁴³ Die »Übersendung« kann in Form einer PDF-Datei erfolgen, so dass kein merklich zusätzlicher Aufwand anfällt. Der die Aufstellung und Bedienung des Messgerätes beinhaltende Teil der Bedienungsanleitung wird im Regelfall auch nicht dem Urheberrecht unterfallen. Denn die Urheberrechtsfähigkeit erfordert bei Gebrauchswerken dienenden Schriftguts grundsätzlich eine Übertragung des Alltäglichen, des Handwerksmäßigen, der mechanisch-technischen Aneinanderreihung des Materials.⁴⁴ An diesem Kriterium wird es im Regelfall aber bei den Bedienungsanleitungen für (Geschwindigkeits-) Messanlagen fehlen. Im Übrigen stünde ein mögliches Urheberpersönlichkeitsrecht des Herstellers einer Vervielfältigung auf Grund der Berufung auf dessen kodifizierter Einschränkung in § 45 Abs. 1 und 2 UrhG entgegen der -vorliegend- dieses einschränkt.

Ein weitergehendes Recht auf Einsichtnahme des Verteidigers in die Bedienungsanleitung ist dem § 240 Abs. 2 Satz 1 StPO i.V.m. 71 Abs. 1 OWiG nicht zu entnehmen, da für die »technische Angaben« des Messgerätes der Messbeamte nicht als Zeuge in Betracht kommt. Auch § 147 StPO i.V.m. § 46 Abs. 1 OWiG gewährt kein Recht auf Einsicht in die technischen Angaben des Herstellers zum Messgerät. Nach § 147 Abs. 1 StPO ist der Verteidiger befugt, die Akten einzusehen, die dem Gericht vorliegen. Das Einsichtsrecht erstreckt sich auf die vollständigen Akten und

43 Vgl. hierzu auch BayObLG NJW 1991, 1070 f.

44 BGH GRUR 1993,34-Bedienungsanleitung.

Aktenbestandteile, welche die Bußgeldbehörde über die Staatsanwaltschaft dem Gericht als möglicherweise bedeutsam für das Verfahren und die Entscheidung über die »Schuld-« und Rechtsfolgenseite zugeleitet hat, die das Gericht angelegt oder zur Erfüllung seiner Aufklärungspflicht beigezogen hat. Es umfasst nicht nur die Akten, die die Bußgeldbehörde dem Gericht mit dem Bußgeldbescheid vorgelegt hat, sondern ebenso alle sonstigen verfahrensbezogenen Vorgänge, die zu den Akten genommen worden sind, einschließlich sämtlicher Beiakten.⁴⁵ Diese Voraussetzungen liegen bei den die Technik des Messgerätes beschreibenden Unterlagen nicht vor, da sie im Regelfall nicht Bestandteil der dem Gericht vorliegenden Akten sind und daher von dem Akteneinsichtsrecht nach § 147 Abs. 1 StPO i.V.m. § 46 Abs. 1 OWiG nicht erfasst werden. Auch der Grundsatz der Aktenvollständigkeit gewährt kein weiteres Einsichtsrecht. Denn zur Akte gehören – nur – die Unterlagen, die durch die Identität der Tat und des Täters konkretisiert werden. Es gilt der sog. »formelle Aktenbegriff«.⁴⁶ Hieran fehlt es aber bei der Bedienungsanleitung.

Hierdurch wird der Betroffene aber in seiner Verteidigung nicht unzulässig beschränkt. Denn das in Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 20. Abs. 3 GG verankerte Prozessgrundrecht auf ein faires rechtsstaatliches Verfahren sichert dem Betroffenen – über die Verbürgung des rechtlichen Gehörs (Art. 103 Abs. 1 GG) hinausgehend – auch den erforderlichen Bestand an aktiven verfahrensrechtlichen Befugnissen, damit er zur Wahrung seiner Rechte auf den Gang und das Ergebnis des Verfahrens Einfluss nehmen kann. D.h. dem Betroffenen muss der Zugang zu dem verfahrensbezogenen Tatsachen- und Beweisstoff ermöglicht werden, um dadurch die gebotene Parität des Wissens zwischen den Verfahrensbeteiligten herzustellen.⁴⁷ Bei einer Messung mit einem technischen Messgerät in einem standardisierten Messverfahren kommt der amtlichen Zulassung die Bedeutung eines antizipierten Sachverständigengutachtens zu. Ein Sachverständigengutachten kann aber nur dann Urteilsgrundlage sein, wenn dem Betroffenen die Möglichkeit eingeräumt worden ist, sich von dessen Richtigkeit zu überzeugen.⁴⁸ Somit sind Beweisstoff zwar nicht die technischen Unterlagen des Herstellers unmittelbar, wohl aber, soweit sie Teil der Zulassung sind bzw. der Zulassung zugrunde liegen. Daher hat der Betroffene ein Recht auf Einsichtnahme in die das antizipierte Sachverständigengutachten bildenden Unterlagen.

45 BVerfGE 62, 338, 343.

46 BGH StV 2010, 228/231.

47 diesen Gesichtspunkt hervorhebend Cierniak S. 670.

48 BVerfGE 91, 176 ff.



Dipl.-Phys. Klaus Schmedding
Öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Straßenverkehrsunfälle
und für Verkehrsregelungs- und Verkehrsüberwachungssysteme, Oldenburg

Anlässlich des Arbeitskreises IV »Geschwindigkeitsmessungen im Bußgeldverfahren« wurden u.a. die mit der zur innerstaatlichen Bauartzulassung der PTB gehörenden Gebrauchsanweisung (Bedienungsanleitung) einhergehenden Problempunkte, wie aber auch jene der relevanten »Betriebsgeheimnisse«, Akteneinsichtsrechte durch Sachverständige, etc., vorgestellt.

Die innerstaatlichen Bauartzulassungen der PTB (Braunschweig und Berlin) setzen voraus, dass jedem zugelassenen Messgerät auch eine gültige Gebrauchsanweisung beigelegt wird. Diesen Geräteunterlagen kommt also auch aus Sicht der PTB eine große Bedeutung zu, bilden sie ja die Handhabungsvorschrift für die Messbeamten. Auch die jeweiligen Eichscheine weisen i.d.R. darauf hin, dass das Messgerät gemäß der jeweils gültigen Gebrauchsanweisung aufzustellen bzw. zu betreiben ist.

Prüft man diese Gebrauchsanweisungen kritischer, so stellt man nicht selten teils sehr schwammige, mitunter sogar fehlerhafte Formulierungen fest. Als Beispiel soll hier etwa die Messplatzvorgabe beim Radargerät Multanova 6F angeführt werden, wo es dort unter 5.1 heißt, dass *der Messplatz einigermaßen ebenerdig sein soll* und *die Neigung des Messplatzes in etwa der Neigung der Fahrbahn angepasst sein muss*. Nach Ansicht des Autors helfen solche »Sollbestimmungen« dem Messbeamten vor Ort nicht weiter. Es kann erwartet werden, dass seitens der Gerätehersteller und insbesondere auch der prüfenden PTB eindeutige Vorgaben gemacht werden, d.h. es muss z.B. angegeben werden, dass das Messgerät einen, im Messverlauf sicheren Standplatz besitzt.

Andere Gerätehersteller sind hier ebenfalls nicht eindeutiger in ihren Formulierungen, so z.B. VITRONIC unter 5.2 »Messablauf«, wo es vergleichsweise plakativ heißt: *«extreme Witterungsbedingungen können Messreichweite und Fotodokumentation beeinträchtigen»*. Führt man sich einmal vor Augen, dass auch die Fotodokumentation bei dieser Messmethodik von ganz großer Bedeutung ist, so könnte man aus diesem Satz auch herauslesen, dass dann z.B. sämtliche, mit dem Foto zusammenhängenden Parameter beeinträchtigt werden, so z.B. auch der alles entscheidende Auswerterahmen.

Bemerkenswerterweise beinhaltet die Gebrauchsanweisung unter Punkt 7.6.7 noch die Möglichkeit, die Position der Auswertehilfe anhand von Testbildern zu kontrollieren. Der Messbeamte kann sich anhand von Testbildern davon überzeugen, ob die Auswertehilfe zumindest teilweise ein Vorderrad (Frontmessung) bzw. ein Hinterrad (bei Heckmessung) und/oder das Kennzeichen des Fahrzeuges beinhaltet und ob sich die untere Kante der Auswertehilfe unterhalb der Räder befindet.

Sollte dies nicht der Fall sein, so gestattet die Gebrauchsanweisung dem Messbeamten, einfach den Neigungswinkel nach oben oder nach unten zu verstellen. Wenn man dann in technischen Expertisen von Sachverständigen nachlesen kann, dass üblicherweise die Rahmenunterkante um einen gewissen Prozentteil unterhalb der Vorderräder zu liegen hat, so ist dies nicht immer auf die Geräte-interne Generierung zurückzuführen, denn auf die vom Messbeamten durchgeführte Neigungswinkelveränderung. Im Grunde genommen wird durch diese Maßnahme eine der Auswertekriterien des Geräteherstellers, wonach der Rahmen unterhalb der Vorderräder liegen muss (Frontmessung), durch manuelle Korrekturen des Messbeamten erzielt.

Beim VITRONIC Messsystem PoliScan Speed kommen, wie bei quasi jeder optischen Messeinheit dem Zustand der zwischen dem LIDAR und dem gemessenen Objekt liegenden Bauteile eine große Bedeutung zu. Gemeint ist damit z.B. die Plexiglas-Abdeckscheibe, die natürlich infolge z.B. starker Verkratzung zu einer eingeschränkten Ausstrahlungsgüte der Laserkolonnen führt.

Zu dieser Problematik heißt es in der Gebrauchsanweisung von VITRONIC unter Punkt 11:

«Wenn sie das System nicht ausreichend und unsachgemäß reinigen, kann dies zu einer Verringerung der Messfreudigkeit führen».

Der Begriff »Messfreudigkeit« verwirrt in diesem Zusammenhang, stellt er nach Ansicht des Verfassers keinen technischen Begriff dar. Man bemüht sich hier offenbar, diese Problematik zu verniedlichen, liest man in den eigens in diesem Unterpunkt mit abgedruckten »Achtung-Vermerken«:

«Systemstörungen oder Zerstörung von Komponenten möglichst unbedingt vermeiden:

- 1. Kratzer auf optischem Glas (Objektiv/Linse) und Plexiglas (Kameraschutzgehäuse/ Beleuchtungskörper)*
- 2. Veränderungen der kalibrierten Kameraausrichtung».*

Die o.g. Formulierungen »beißen sich« nach Ansicht des Verfassers, bzw. sie sind zumindest nicht eindeutig.

Auch die Gebrauchsanweisung zum Messgerät ESO 3.0 liefert diverse Mängel bzw. ungenaue Formulierungen, heißt es dort bzgl. des messelevanten Fotopunktes, dass dieser ca. 3 m hinter der mittleren Sensorlage liegen soll. Noch gravierender ist allerdings der Umstand, dass selbige dann komplett an Bedeutung verliert, wenn z.B. das Fahrzeug eben nicht an der Front abgetastet wurde, sondern denkbar auch im Heckleuchtenbereich. Dies alles, so die Gebrauchsanweisung, sei aber unproblematisch, ließe sich durch den Seitenabstand (mit einer Toleranzbreite von immerhin ± 1 m) die Messwertzuordnung sicher beurteilen.

Arbeitskreis IV: Geschwindigkeitsmessungen im Straßenverkehr

Gab es bei der älteren Lichtschranke ESO μ P80 noch die Vorschrift im Messprotokoll, die Sensorkopfhöhe anzugeben, so vermisst man solche Angaben beim Einseitensensor, was aus technischer Sicht völlig unverständlich ist. Wie soll anhand eines aus technischer Sicht ungewöhnlichen Tatfotos (Fahrzeug z.B. sehr weit vorgefahren) beurteilt werden, in welchem Höhenbereich der Pkw abgetastet wurde, wenn eben jene Angabe im Messprotokoll fehlt?

Noch unzureichender sind die Vorgaben bzgl. der Dokumentation der Fotolinie im Bild, die bereits durch das Aufstellen eines einzelnen Leitkegels oder gar einer Farbmarkierung an einer z.B. deutlich höher stehenden Leitplanke visualisierbar sei. Der interessierte Leser sei hier auf die insoweit aufschlussreichen Ausführungen von WINNINGHOFF (VKU, Mai 2012) hingewiesen.

Auch wird vom Autor zunehmend festgestellt, dass die bildliche Dokumentation von ESO 3.0-Messungen eher schlechter als besser wird. Dies hängt z.B. damit zusammen, dass die Sensorkopfhöhe zum Zwecke »besserer Tarnung« sehr tief und das Gerät z.T. auch sehr weit vom Fahrbahnrand positioniert wird. Im Hinblick auf die Sensor-Öffnungsweite und einer letztlich nicht mehr nachvollziehbaren Neigung des Sensorkopfes können sich technisch unkalkulierbare Messabläufe ergeben, die aber, so die Gebrauchsanweisung, unbedenklich sein sollen, wenn denn der (mit gehöriger Toleranz) versehene Seitenabstand zum Fahrzeug passt.

Welch »Blüten« teils Bilddokumentationen treiben, zeigt das nachfolgende Beispiel, Abb. 1. Hier wurde die Fotoeinrichtung schräg oberhalb der Leitplanke postiert, mit dem Ergebnis, dass Fahrzeuge im rechten Fahrstreifen bzgl. ihrer Fotoposition überhaupt nicht geprüft werden können.



Quasi alle Gebrauchsanweisungen bzw. Bedienungsanleitungen von zugelassenen Messgeräten beinhalten teils schwammige, teils sogar fehlerhafte Formulierungen, die nun nicht gerade dazu führen, dass der mit der Messung betraute Beamte immer und unter allen Umständen alles richtig machen kann.

Bedingung für das sog. standardisierte Messverfahren ist ja, dass die Geräteeinrichtung entsprechend der Gebrauchs- bzw. Bedienungsanleitung erfolgte. Sind diese Regelwerke nicht eindeutig und mängelfrei und bedenkt man, dass die individuelle Handhabung durch den Messbeamten eben nicht standardisierbar ist, so kann man aus technischer Sicht nur fordern, dass eine generelle Überarbeitung der Bedienungsanleitungen im Hinblick auf leichte Verständlichkeit, eindeutige Formulierungen und absoluter Fehlerfreiheit gewährleistet wird.

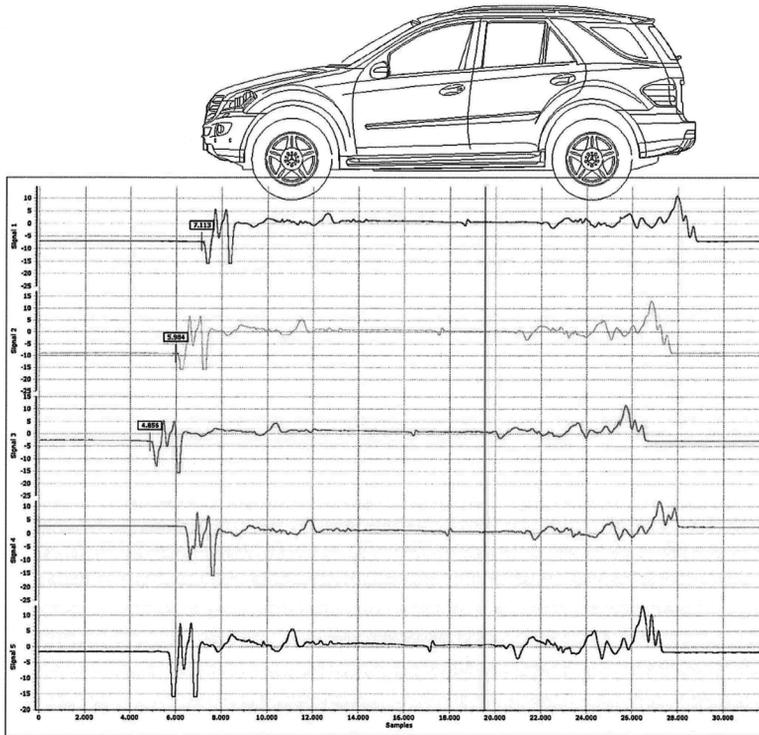
In diesem Zusammenhang wird es den Geräteherstellern nicht unbedingt einfach gemacht, müssen sie bei anstehenden Veränderungen in der Gebrauchsanweisung, die nun einmal Bestandteil der Bauartzulassung sind, stets die PTB kontaktieren, was bedeutet, dass ein hoher bürokratischer Aufwand (mit entsprechenden Kosten) ansteht, bevor das o.g. Ziel der Fehlerfreiheit und leichter Verständlichkeit erreicht ist. Hier ist zu fordern, dass eine schnelle wie auch unbürokratische (und nicht mit sehr hohen Kosten verbundene) Problemlösung erreicht wird.

Die o.g. Bedienungsanleitungen oder Gebrauchsanweisungen beinhalten i.ü. längst nicht alle technischen Kriterien bzw. Beschreibungen, die für einen Sachverständigen von Bedeutung sind. Führt man sich nochmals die Messmethodik ESO 3.0 vor Augen, wonach es nicht entscheidend sei, wo das Fahrzeug im Bild in Relation zur Fotolinie zu sehen ist, so vermögen die vom Hersteller angebrachten »Erklärungsversuche« hierfür aus technischer Sicht nicht zu überzeugen. Beruft man sich dann als Gerätehersteller auf »Betriebsgeheimnisse«, mit der Folge, nicht alle technischen Daten zur Messwertbildung herauszugeben, so ist dies nicht akzeptabel, entzieht man damit nämlich der technischen Beurteilung der Messung die wesentliche Basis.

Es ist demzufolge nicht nachzuvollziehen, wieso einige Gerätehersteller auf den Schutz ihres »Know-how« verweisen, wenn nämlich technische Parameter, die zur Messwertbildung führen, nicht offen dargelegt werden. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass in letzter Zeit eine Fülle von Softwareversionen modifiziert/erneuert wurden, um etwaige, von z.B. Sachverständigen festgestellte Mängel zu beseitigen. Als Paradebeispiel seien hier die Softwareversionen 1.5.3 und 1.5.4 von VITRONIC mit den z.T. fehlerbehafteten Fotoverzugszeiten genannt.

Dass es tatsächlich Messwertdateien gibt, die seitens des Herstellers offengelegt werden könnten, zeigt die nachfolgende Grafik, Abb. 2. (Quelle: Dipl. Ing. Wietschorke).

Überlagerung von Signal und Seitenansicht des Fahrzeugs



Dort ist das »Abtastspektrum« eines gemessenen SUV wiedergegeben, aus dem sich lückenlos der Zeitverlauf der gemessenen Signale dieses Kfz in der Vorbeifahrt nachvollziehen lässt. Selbst das »Ausfahrtsignal« wird registriert und liefert z. B. einen Hinweis auf die Längenausdehnung des Pkw. Wieso diese eindeutigen Dateien nicht zugänglich gemacht werden, erschließt sich einem objektiven Betrachter nicht.

Da Messwert-Annulationen in aller Regel nicht mehr gespeichert und letztlich nicht mehr ausgewertet werden können, bereitet es aus technischer Sicht große Schwierigkeiten, technische Mängel von Messgeräten, so es sie denn gibt, nachzuweisen. Erinnert sei daran, dass man z.B. den Radargeräten erst durch die Auswertung aller Messsituationen (z.B. Reflexionsfehlmessungen) »auf die Schliche kam«.

Wird bei ESO 3.0-Messungen zumindest noch in relativ dichter Nähe zum Messgerät das »Tatfoto« geschossen, so kann aufgrund der erheblichen zeitlichen

Distanz zwischen der eigentlichen Messphase und der Fotoauslösung bei PoliScan Speed der Fa. VITRONIC von einer zeitnahen Bilderstellung keine Rede sein.

Rein formal hätte man damit gegen die damalige PTB-Richtlinie 18.11, gültig für den Negativ- oder Umkehrfilm, verstoßen. Kurzerhand wurde dann im Hinblick auf die Digitalfotografie die Dokumentationsanforderung geändert – es ist dort nicht mehr die Rede davon, dass das Registrierbild die Zone der Messwertentstehung abbilden muss, wenngleich eine Digitalkamera letztlich nichts anderes wiedergibt wie ein Fotoapparat mit Nassfilmtechnik; in beiden Fällen wird nur ein Tatfoto erstellt. Warum es diesbezüglich derart gravierende Abweichungen in den Richtlinien geben soll, ist technisch nicht zu begründen. Seitens der PTB heißt es dazu, dass es sich eben nur um Richtlinien handele, an die man sich nicht »sklavisch« halten müsse.

Es ist daher aus technischer Sicht zu fordern, dass sämtliche, technisch irgendwie greifbare Parameter den öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen oder zumindest aber dem Gerichtssachverständigen für eine Gutachtenausarbeitung zur Verfügung gestellt werden. Da bekanntermaßen die o.g. Personengruppe zu Verschwiegenheit verpflichtet ist, sind die »Ängste« der Gerätehersteller bzgl. der Wahrung ihres »Know-how« offensichtlich unberechtigt. Bestünde von fremder Seite der Wunsch, ein solches Gerät nachzubauen, so wäre es durch den Erwerb desselben und dessen gründlicher Untersuchung ein Leichtes, dieses zu realisieren.

In diesem Zusammenhang ist auch anzumerken, dass nicht recht ersichtlich ist, wieso gerichtlich bestellte oder aber öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige für entsprechende Fallbeurteilungen kostenintensive Softwareprodukte bei den entsprechenden Geräteherstellern erwerben müssen, sollte es selbstverständlich sein, dass der Gerätehersteller auch ein Interesse daran hat, das von ihm veräußerte Produkt einer kritischen Prüfung unterziehen zu lassen, können im Rahmen der Bauartzulassung durch die PTB nicht alle, in der Realität vorkommenden Messkonstellationen geprüft werden. Ähnlich verhält es sich da auch mit der Bereitstellung von Bedienungsanleitungen, für die z.T. nicht unerhebliche Kosten anfallen.

Seit einiger Zeit gibt es eine Internetplattform namens MICert (Datenbank), in der sämtliche Zertifikate nebst Anlagen gem. Eichgesetz gespeichert sind. Der Zugang zu eben jener Internetseite wäre für den öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen (für dieses Fachgebiet) von unschätzbarem Wert, müssten nicht ständig Anfragen bei Geräteherstellern oder der PTB gerichtet werden (die ebenfalls nicht immer kostenfrei sind). Gem. Anfragen unseres Hauses wird aber ein Zugang zu dieser Internetplattform verwehrt, mit der Begründung, dass die dort veröffentlichten Unterlagen Informationen enthalten können, die nicht allgemein bekannt sind und deren Kenntnisnahme durch Dritte für Hersteller Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen könnten. Es heißt dann ferner seitens der PTB, dass Aktenkopien der gewünschten konkreten Unterlagen im Einzelfall ggf. möglich seien. Dies könne dann aber einen Zeitraum von bis zu 3 Monaten in Anspruch nehmen und es würden entsprechend der »Verordnung über die Gebühren und Auslagen nach dem Informationsfreiheitsgesetz« Kosten anfallen.

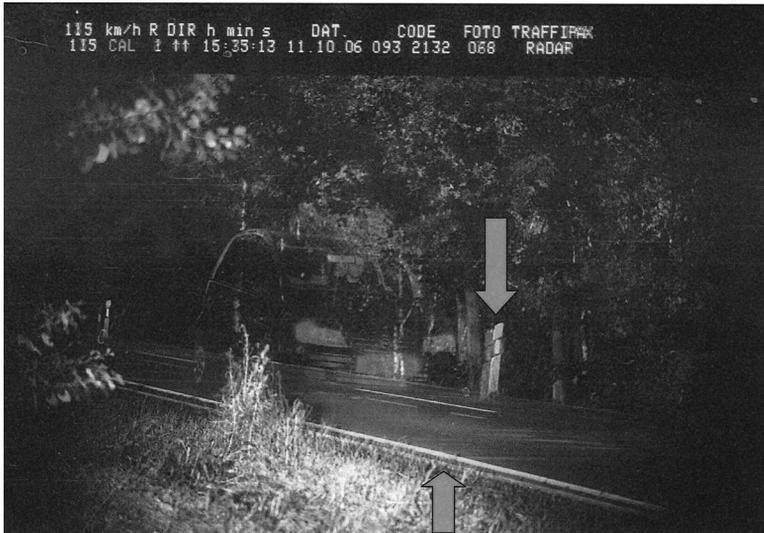
Auch hier wird wieder in aller Deutlichkeit auf die »schützenswerten Betriebsgeheimnisse« der Hersteller abgehoben, die hier nicht recht nachvollziehbar sind, ist man als öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger verpflichtet, entsprechende »Interna« nicht Dritten zugänglich zu machen.

Neben all den o.g. Punkten ist für eine technisch vernünftige Sachverhaltsbeurteilung eine umfassende Dokumentation der Tätigkeiten durch das Messpersonal unerlässlich. Messprotokolle müssen aussagekräftig und bundesweit einheitlich sein – entscheidende Parameter, wie z.B. die Sensorkopfhöhe bei der ESO 3.0-Messung – müssen daher Bestandteil des Messprotokolles sein. Gleichermaßen verhält es sich mit sämtlichen greifbaren Anknüpfungspunkten bei z.B. Handlasermessungen. Da gerade hier eine bildliche Dokumentation der Messvorgänge fehlt, ist es nach Ansicht des Verfassers unabdingbar, dass der Messbeamte seinen Messplatz, das Objekt, an dem z.B. die Visiereinrichtung geprüft wurde, die Messwertübertragung ins Protokoll, die Frage der Verkehrsdichte etc. detailliert beschreibt. Z.B. scheint es sich bei der bedeutenden Begriffsbildung »Einzelfahrzeug« nicht immer um ein solches zu handeln, das ganz alleine, ohne jeglichen anderweitigen Verkehr, auf den Messbeamten zufährt – nicht selten stellt man nämlich fest, dass unter diesem Begriff auch z.B. ein Kolonne-führendes Kfz gemeint ist. Eine klare Strukturierung bzw. eine Vorgabe in der Messprotokollierung ist hier zwingend erforderlich; dieses Dokument sollte dann auch Gegenstand der Bauartzulassung sein.

Wird die Überprüfung einer z.B. Geschwindigkeitsmessung nicht durch ein Gericht in Auftrag gegeben, sondern von einer Privatperson oder aber dem Rechtsbeistand des Betroffenen, so ist die »Materialbeschaffung« bei der zuständigen Bußgeldbehörde außerordentlich mühsam, nicht selten aussichtslos. Gelingt es noch relativ oft, das gefertigte Tatfoto in befriedigender Qualität zu bekommen, so wird in aller Regel die Übersendung des kompletten Datensatzes mit Hinweis auf den bestehenden Datenschutz verweigert.

Da man bekanntermaßen eine Messreihe aber nur nach der Auswertung des gesamten Messdatensatzes zuverlässig beurteilen kann, bleibt es im Rahmen von solchen Vorprüfungen für z.B. Rechtsanwälte immer nur bei einer rudimentären Begutachtung.

Als Beispiel sei hier die Überlagerung von CAL- und Messfoto einer Radarmessung, Abb. 3., vorgestellt. Nur durch die Vorlage der gesamten Messdatei war letztendlich verifizierbar, dass sich der Fotowinkel im Messverlauf veränderte. Ersichtlich ist dies durch die z.B. verschobene Position des Leitpfostens der Bildüberlagerung. Hierdurch war nachweisbar, dass der Messbeamte seiner Pflicht nach einem aufmerksamen Messbetrieb nicht nachkam, stellte sich in der mündlichen Verhandlung letztlich heraus, dass er im Messablauf das Messfahrzeug verließ, ohne die Messung zu stoppen/unterbrechen.



Informationsmängel sind eine immense Benachteiligung von sog. Privatgutachtern, die man zumindest dann, wenn es sich um einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen handelt, so nicht nachvollziehen kann. Hier sei wiederum an die Verschwiegenheitspflicht des ö.b.u.v. SV erinnert. Welches Interesse sollte ein technischer Gutachter daran haben, andere Messvorgänge, bei denen Kennzeichen und Gesichter erkannt werden können, zu veröffentlichen? Eine aus technischer Sicht hinreichende Messsicherheit kann nur dann erfolgen, wenn sämtliche Datensätze einer zumindest visuellen Prüfung unterzogen werden.

Wenngleich Annullationen (zur nachträglichen Fehleranalyse) leider nicht mehr gespeichert werden, so ergeben sich dennoch mitunter z.T. unerklärliche Messsituationen, die dann einen Rückschluss auf die Zuverlässigkeit des Messgerätes (am jeweiligen Messort) erlauben. Oftmals dienen solche Vorabprüfungen für z.B. Rechtsanwälte einzig dem Zweck, vergleichsweise kostengünstig evtl. Erfolgsaussichten für den Betroffenen auszuarbeiten – gelingt dies nicht, so wird in aller Regel ein seriös arbeitender Rechtsbeistand den Einspruch zurückziehen und so zu einer kostengünstigen wie auch zügigen Verfahrenslösung beitragen.

All diese, aus technischer bzw. sachverständiger Sicht wesentlichen Problempunkte wurden auf dem 51. Deutschen Verkehrsgerichtstag vom 23. bis 25.01.2013 in Goslar umfassend in einem sehr großen Arbeitskreis besprochen/diskutiert. Im Ergebnis wurden dann Empfehlungen herausgegeben, in die die gerade eben vorgestellten Problempunkte einfließen. So beinhaltet die Anforderung an die Nachvollziehbarkeit die Einführung einheitlicher Messprotokolle als Bestandteil der Zulassungsgenehmigung. Es ist auch nach Ansicht des Verfassers ein Arbeitskreis

zu bilden, um hier ein einheitliches Regelwerk zu schaffen. Dieses gemeinsame Gremium sollte aus den Zuständigen der Herstellerseite und der PTB wie auch öffentlich bestellte und mit dieser Problematik vertraute Sachverständige zusammengesetzt werden. Auch der letzte Punkt unter I der Empfehlungen, wonach Gebrauchsanweisungen nur dann zulassungsfähig sind, wenn sie technisch und sprachlich eindeutig formuliert sind, ist von großer Bedeutung, finden sich in fast jeder technischen Beschreibung zu Messgeräten schwammige, zum Teil auch fehlerhafte Formulierungen.

Die Akteneinsichtsrechtsproblematik wurde unter Punkt II in den Empfehlungen des Arbeitskreises IV behandelt. Es wurde auch zu Recht dort formuliert, dass die Physikalisch Technische Bundesanstalt (PTB) die Hersteller zur Offenlegung sämtlicher technisch greifbarer Daten, die für eine Objektivierung der konkreten Messungen herangezogen werden können, anzuweisen hat. Unter Punkt III wird auf die Problematik standardisierter Messverfahren eingegangen. Hier ist formuliert worden, dass z.B. ältere Verfahren mit Softwareversionen, die nicht mehr aktuell sind, nicht als standardisiertes Messverfahren angesehen werden können.

Die letzte (kontrovers diskutierte) Empfehlung, wonach standardisierte Messverfahren eine Foto- oder Videodokumentation benötigen, wurde erst nach Stimmenauszählung beschlossen – nach Ansicht des Verfassers ist sie aber richtig, da hier eine Vielzahl von Fällen mit Handlasermessgeräten bearbeitet wurden, bei denen z.B. Messprotokolle mit nachweislich fehlerhaften Entfernungangaben bei Visier-tests, Einzelfahrzeug-Beschreibungen etc. seitens der Messbeamten vorgelegt wurden. Damit zeigt sich, dass es nicht alle Messbeamten mit der Dokumentation im Messprotokoll oder dem Beiblatt immer sehr genau nehmen, womit der »Personenbeweis«, wenngleich eher in Einzelfällen, zumindest fragwürdig ist.

Alles in allem sind daher nach Ansicht des Verfassers die auf dem 51. Deutschen Verkehrsgerichtstag ausgesprochenen Empfehlungen mehr als nur ein Schritt in die richtige Richtung – werden diese umgesetzt, so ist allen, mit diesen Verfahren befassten Personen letztlich geholfen, wird neben einer größeren Rechtssicherheit auch eine solche aus technischer Sicht erzielt.



Die Gesetzgebungsvorschläge der Bundesregierung für die Reform des Verkehrszentralregisters

Dr. Frank Albrecht

Regierungsdirektor, Referatsleiter LA 23, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat in einem breiten Dialog mit den anderen Bundesministerien, den Bundesländern und den betroffenen Verbänden sowie in einer Bürgerbeteiligung auf der Grundlage der von Bundesminister Dr. Ramsauer im Februar 2012 vorgeschlagenen Kernpunkte¹ den Inhalt der Neuregelungen für das Punktsystem erörtert und nunmehr aufgrund der zahlreichen Anmerkungen sein Konzept überarbeitet und konkretisiert. Ein Gesetzentwurf, mit dem in erster Linie die entsprechenden Regelungen des Straßenverkehrsgesetzes und – bezogen auf die Interventionsmaßnahme – das Fahrlehrergesetz geändert werden sollen, und ein Verordnungsentwurf, der vor allem die Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und der Bußgeldkatalog-Verordnung beinhaltet, liegen vor. Das Bundeskabinett hat die Entwürfe am 12.12.2012 beschlossen. Mit den Neuregelungen soll ein Auftrag aus dem Koalitionsvertrag zur Schaffung einer einfacheren, transparenteren und verhältnismäßigeren Regelung (S. 41 im Kapitel »Verkehrssicherheit«) umgesetzt werden.

I. Ziele der Neuregelungen

- **Verbesserung der Verkehrssicherheit²**: Das neue Bewertungssystem betont die schweren Ordnungswidrigkeiten. Sie sollen künftig für die Dauer von sechs Jahren im Register erscheinen, davon mit einer Tilgungsfrist von fünf Jahren

1 Pressemitteilung des BMVBS vom 29.02.2012 unter <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2012/031-ramsauer-punktesystem-mit-tacho.html>.

2 Die Reform wird deshalb auch im Verkehrssicherheitsprogramm genannt; vgl. Verkehrssicherheitsprogramm des BMVBS, S. 26 unter <http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/74626/publicationFile/47708/verkehrssicherheitsprogramm-2011.pdf>.

(bisher zwei Jahre) und einer Überliegefrist von einem Jahr. Bereits bei vier schweren Verstößen soll die Fahrerlaubnis entzogen werden, wenn der Betroffene das System durchlaufen hat. Umgekehrt sollen bei den zwar für die Verkehrssicherheit relevanten, aber leichteren Verstößen die bisherigen Fristen beibehalten werden (zwei Jahre Tilgungsfrist, ein Jahr Überliegefrist).

- **Transparenz:** Das System wird durch den Verzicht auf die bisherige Hemmungsregelung (neue Tat hindert Tilgung einer vergangenen Tat) überschaubarer gemacht. Statt der dadurch bislang bewirkten individuellen Tilgungsfristen (Tilgungsfrist der letzten Tat ist für die durch sie gehemmten Entscheidungen maßgeblich, wobei noch bestimmte Maximalfristen und Sonderregelungen im bisher geltenden System vorgesehen sind) werden feste Tilgungsfristen in Abhängigkeit von der Art der Tat vorgesehen. Diese können leicht berechnet werden; sie gelten einheitlich ab Rechtskraft der Entscheidung und der Beginn der Fristen soll nicht mehr von der Art der Entscheidung (heute je nach Entscheidung Rechtskraft, Tag des ersten Urteils oder Tag der Unterzeichnung des Strafbefehls) abhängen.
- **Vereinfachung, Verhältnismäßigkeit:** Im Interesse der Vereinfachung sehen die Entwürfe vor, das bisherige Punktsystem mit ein bis sieben Punkten durch ein Bewertungssystem mit ein bis drei Kategorien (verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit = 1 Punkt, besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten und leichtere Straftaten = 2 Punkte, schwerere Straftaten = 3 Punkte) zu ersetzen. Das verringert die Komplexität von Berechnungen. Ein auf nur drei Kategorien basierendes System trägt zudem der Erkenntnis Rechnung, dass das Verkehrssicherheitsrisiko eines Betroffenen nicht in Abhängigkeit von der Anzahl der Punkte im heutigen System, sondern von der Anzahl der Eintragungen abhängt, so dass eine gröbere Bewertung von Verstößen ausreicht.
- **Beschränkung der Eintragungen auf verkehrssicherheitsrelevante Verstöße** und Verzicht auf die Erfassung von Verstößen, die keinen direkten Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben. Dazu erfolgt eine entsprechende Klarstellung in der Ermächtigungsnorm für den Verordnungsgeber im Hinblick auf die Bestimmung derjenigen Zuwiderhandlungen, die im Register eingetragen werden (§ 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. s StVG-E). Künftig wird in diesem Sinne auf die Speicherung bestimmter Ordnungswidrigkeiten ohne Verkehrssicherheitsbezug, wie die verbotene Verkehrsteilnahme in Umweltzonen und solcher Parkverstöße, die keine Verkehrsgefährdung nach sich ziehen, verzichtet. Bei den Straftaten werden Zuwiderhandlungen gegen die Pflichtversicherungsgesetze nicht mehr eingetragen. Bei Straftaten, die zwar im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen, aber selbst keine Verkehrsgefährdung nach sich ziehen, wird auf die Speicherung von Bagatellfällen verzichtet; die Speicherung erfolgt aber, wenn der Richter ein Fahrverbot, eine Entziehung der Fahrerlaubnis oder eine isolierte Sperre anordnet, weil erst dies die im Hinblick auf die Bewertung der Fahreignung relevante Vorverfärbung der Tat indiziert. Solche Straftaten sind z.B. die fahrlässige Körperverletzung, die Nötigung oder das unerlaubte Entfernen vom Unfallort.

Das Register soll insgesamt schlanker werden, die Maßnahmen aber gleich effektiv bleiben: Mit den Neuregelungen wird der Registerbestand insgesamt voraussichtlich leicht reduziert. Es ist aber gewährleistet, dass die Maßnahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems mindestens gleich effektiv bleiben. So wird – gleichbleibendes Verkehrsverhalten unterstellt – für die Anzahl der zu ergreifenden Maßnahmen der ersten Stufe (Ermahnung) ein Anstieg, für die der zweiten Stufe (Verwarnung) ein deutlicher Anstieg erwartet. Bei den Entziehungen der Fahrerlaubnis wird dagegen ein nur marginaler Anstieg erwartet. Diese Auswirkungen lassen die neuen Regelungen als insgesamt verhältnismäßig erscheinen, sowohl im Hinblick auf den Aufwand im Register als auch für die Betroffenen. Die prognostizierten vermehrten Ermahnungen und Verwarnungen unterstreichen den Erziehungscharakter des Fahreignungs-Bewertungssystems und betreffen Inhaber einer Fahrerlaubnis, die sich erheblich über Verkehrsvorschriften hinwegsetzen. Denn gemessen an den bislang geltenden Regelungen werden vor allen die Tilgungsbestimmungen für besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten verschärft, während sie für die verkehrssicherheitsbeeinträchtigenden Ordnungswidrigkeiten (und Straftaten) nicht verändert werden.

II. Neue Begriffe

Der Begriff »Verkehrszentralregister« wird zukünftig durch den Begriff »Fahreignungsregister« ersetzt. Dieser Begriff gibt das Ziel des Registers besser wieder, ungeeignete Kraftfahrer zu identifizieren, zu warnen und Unbelehrbare (Ungeeignete) nach einer bestimmten Kumulation von Verstößen durch Entziehung der Fahrerlaubnis vom Straßenverkehr auszuschließen. Der Begriff »Mehrfachstäter-Punktsystem« wird durch »Fahreignungs-Bewertungssystem« ersetzt. Auch dadurch soll die Zweckbestimmung des Systems, die Erkennung ungeeigneter Fahrerlaubnisinhaber zu ermöglichen, klarer zum Ausdruck gebracht werden. Grundsätzlich hat jeder Fahrerlaubnisinhaber einen Vertrauensbonus und gilt ab Erteilung der Fahrerlaubnis als geeignet. Begeht er Verkehrsverstöße, werden diese registriert, wenn sie die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Bei beispielsweise einer Straftat mit Entziehung der Fahrerlaubnis bzw. isolierter Sperre (drei Punkte), bei einem besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigenden Verstoß – einer groben Ordnungswidrigkeit mit Fahrverbot – (zwei Punkte) oder bei bis zu drei im Vergleich dazu (weniger) verkehrssicherheitsbeeinträchtigenden Ordnungswidrigkeiten (jeweils ein Punkt) soll der Kraftfahrer zunächst unter Beobachtung genommen werden, ohne dass ihm bereits Nachteile im Bewertungssystem erwachsen (Vormerkung). Konkrete Maßnahmen bis hin zur Feststellung der Nichteignung sollen erst danach stufenweise ergriffen werden, wenn weitere Verstöße hinzukommen; deshalb die Begriffe »Bewertung« und »Fahreignung«. Mit dem System wird die Gleichbehandlung aller auffälligen Verkehrsteilnehmer sichergestellt. Es ermöglicht dem Betroffenen, sein Fehlverhalten möglichst frühzeitig selbst zu überprüfen und zu

korrigieren und damit einen Punkteanstieg zu vermeiden, so dass es gar nicht erst zur Entziehung der Fahrerlaubnis kommt. Das Fahreignungsseminar bietet zudem dabei Unterstützung.

III. Die konzipierten Neuregelungen im Einzelnen

1) Regelungen über die Erfassung im Fahreignungsregister(FaER)

a) Neue Eintragungsgrenze von 60,00 €

Es ist vorgesehen, die Verwarnungsgeldobergrenze nach § 56 Abs. 1 OWiG im Rahmen der Neuregelungen zum Fahreignungsregister von bisher 35,00 € auf 55,00 € und darauf folgend die Eintragungsgrenze von bisher 40 ,00 € auf 60,00 € anzuheben. Die Anhebung der Verwarnungsgeldobergrenze erfolgt, weil sie seit 25 Jahren nicht mehr angepasst worden ist. Durch die Anhebung wird das Verwarnungsverfahren zur einfachen und zügigen Erledigung von geringfügigen Ordnungswidrigkeiten gestärkt. Dies entspricht der Zielrichtung der Reform, das Fahreignungsregister zu entlasten und das Verfahren wegen Verkehrsverstößen zu vereinfachen. Da es andererseits aber eine Reihe von Zuwiderhandlungen gibt, für die die BKatV einen Bußgeldregelsatz von 40,00 € bis 55,00 € vorsieht und bei denen es sich um Verstöße handelt, die für die Verkehrssicherheit erhebliche Relevanz haben, ist es zugleich erforderlich, eine Reihe von Anpassungen bei diesen Bußgeldregelsätzen vorzunehmen, damit die betreffenden Zuwiderhandlungen weiterhin im Register eingetragen werden. Das betrifft z.B. das rechtswidrige Telefonieren während der Fahrt, den Verstoß gegen die Sicherung von Kindern im Kfz und das Wenden im Tunnel.³

3 Im Einzelnen sind folgende Anpassungen bei den Bußgeldregelsätzen durch Änderung der BKatV aus diesem Grund vorgesehen: Winterreifenpflicht –BKat-Nr. 5a – von 40,00 € auf 60,00 €; Geschwindigkeitsüberschreitungen mit Gefahrgutfahrzeugen oder Kraftomnibussen mit Fahrgästen – BKat-Nr. 11.2.2 von 40,00 € auf 60,00 €; Parken an unübersichtlichen Stellen und Rettungsfahrzeug behindert – BKat-Nr. 51a.3 von 40,00 € auf 60,00 €; Liegen gebliebenes Fahrzeug nicht richtig kenntlich gemacht – –BKat-Nr. 66 von 40,00 € auf 60,00 €; falsche Beleuchtung bei Regen, Nebel oder Schneefall – BKat-Nr. 76 von 40,00 € auf 60,00 €; rechtswidriges Verhalten an Schulbussen – BKat-Nr. 92.1, 93 und 95.1 von 40,00 € auf 60,00 €, bei Gefährdung – BKat-Nr. 92.2 und 95.2 von 50,00 € auf 70,00 €; Missachtung der Kindersicherungspflicht – BKat-Nr. 99.1 von 40,00 € auf 60,00 € und BKat-Nr. 99.2 von 50,00 € auf 70,00 €; Verstoß gegen Ladungssicherungspflichten – BKat-Nr. 102.1 ff. – und Personenbeförderungspflichten – BKat-Nr. 201 von 50,00 € auf 60,00 €; Unzulässige Fahrzeughöhe über 4,20 m – BKat-Nr. 104 von 40,00 € auf 60,00 €; Übermäßige Straßenbenutzung – BKat-Nr. 116 von 40,00 € auf 60,00 €; Schaffung von

b) Abschließende Liste der einzutragenden Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

In das VZR werden nach bisherigem Recht alle rechtskräftigen Entscheidungen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24, § 24a oder § 24c StVG eingetragen, wenn gegen den Betroffenen ein Fahrverbot nach § 25 StVG angeordnet oder eine Geldbuße von mindestens vierzig Euro festgesetzt ist⁴ sowie Entscheidungen, bei denen abweichend von den Regelsätzen der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) die Geldbuße mit Rücksicht auf die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen abweichend von dem Regelsatz der Geldbuße mit mehr oder weniger als 40,00 € festgesetzt wird und die BKatV einen Regelsatz von 40 Euro vorsieht.⁵ Die danach gespeicherten Verkehrsverstöße werden sodann gemäß Anlage 13 zu § 40 Fahrerlaubnis-Verordnung mit zwei bis vier Punkten bewertet. Alle anderen Ordnungswidrigkeiten, die nicht in dieser Aufzählung erscheinen, werden mit einem Punkt bewertet.⁶ Das bislang geltende Recht überlässt es damit zu einem gewissen Maße den Bußgeldbehörden und Gerichten, ob eine bestimmte Tat eingetragen wird oder nicht. So können die Bußgeldbehörden bei allen Zuwiderhandlungen, die nicht in der BKatV geregelt sind und bei Zuwiderhandlungen, die zwar dort enthalten sind, jedoch im Einzelfall unter nicht als gewöhnlich anzusehenden Tatumständen begangen worden sind, eine eigene Sanktionszumessung nach den Zumessungsregeln des § 17 OWiG vornehmen.⁷ Praktisch wird das zum Beispiel, wenn ein Betroffener immer wieder eine Parkuhr nicht betätigt und sich durch die wiederholte Verhängung einer Verwarnung mit Verwarnungsgeld davon nicht abschrecken lässt. In solchen Fällen verhängen manche Bußgeldbehörden eine Geldbuße ab 40 Euro, was zur Eintragung im VZR führt. Das ist nach den Zumessungsregeln des

Verkehrshindernissen – BKat-Nr. 123 von 40,00 € auf 60,00 €; Zeichen oder Haltgebot eines Polizeibeamten nicht befolgt – BKat-Nr. 129 von 50,00 € auf 70,00 €; Vorfahrt- oder Rotlichtverstoß – BKat-Nr. 150 von 50,00 € auf 70,00 €; Fußgängergefährdung im Fußgängerbereich – BKat-Nr. 151.1 und 158 von 40,00 € auf 60,00 € und BKat-Nr. 151.2 von 50,00 € auf 70,00 €; verbotswidrig im Tunnel gewendet – BKat-Nr. 159b von 40,00 € auf 60,00 €; Zuwiderhandlungen gegen öffentlich angeordnete Verkehrsverbote – BKat-Nr. 164 von 40,00 € auf 60,00 €; Vollziehbaren Auflagen nicht nachgekommen – BKat-Nr. 166 von 40,00 € auf 60,00 € und BKat-Nr. 233 von 50,00 € auf 70,00 €; Fahren ohne Zulassung – BKat-Nr. 175 von 50,00 € auf 70,00 €; Versäumnis der Frist für die Hauptuntersuchungspflicht um mehr als 4 Monate – BKat-Nr. 186.1.3 und 186.2.3 von 40,00 € auf 60,00 €; Missachtung Betriebsverbot bei Kfz – BKat-Nr. 187a von 40,00 € auf 60,00 € und BKat-Nr. 253 von 50,00 € auf 70,00 €; Verstoß gegen Abmessung von Kfz und Kfz-Kombinationen – BKat-Nr. 192 von 50,00 € auf 60,00 €; gegen Kurvenlaufeigenschaften verstoßen – BKat-Nr. 195 von 50,00 € auf 60,00 € 23. Verstoß gegen die erforderliche Bereifung – BKat-Nr. 212 von 50,00 € auf 60,00 €; Handyverbot – BKat-Nr. 246.1 von 40,00 € auf 60,00 €; Fahren ohne Begleitung als 17jährige(r) – BKat-Nr. 251a von 50,00 € auf 70,00 €.

4 § 28 Abs. 3 Nr. 3.

5 Gemäß § 28a StVG.

6 Nr. 7 der Anlage 13 zu § 40 FeV.

7 Folge aus § 1 Abs. 2 BKatV.

OWiG nicht zu beanstanden, dürfte aber kaum für die Zwecke des Punktsystems geeignet sein. Wer Parkgebühren nicht entrichtet, dem mangelt es zwar an Rechts-treue, die Verkehrssicherheit gefährdet er aber nicht. Ähnlich verhält es sich bei den Regelungen über die Eintragung von Straftaten. Hier kommt es für die Taten, die keine reinen Verkehrsstraftaten sind (z.B. Nötigung, unterlassene Hilfeleistung) darauf an, ob das Gericht im Urteil feststellt, dass die Tat im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr steht, weil diese Feststellung für die Eintragung genügt.⁸ Selbst wenn der Richter weder ein Fahrverbot noch eine Entziehung der Fahrerlaubnis verhängt, würde dies zur Eintragung führen. Schließlich werden zzt. zahlreiche Zuwiderhandlungen nur deshalb eingetragen, um dadurch eine größere Abschreckung zu erreichen. Auf diese Weise ist das Punktsystem neben dem Sanktionssystem zunehmend für die Zwecke der besseren Durchsetzung von Verkehrsvorschriften eingesetzt worden. So wird man wohl bei einem unzulässigen Einfahren in eine Umweltzone kaum ein Verkehrssicherheitsrisiko erkennen können, erst recht, falls der Verstoß nur darin bestehen sollte, nicht über die betreffende Plakette zu verfügen.

Die nunmehr vorliegenden Entwürfe wollen erreichen, dass allein die Tat darüber entscheidet, ob die betreffende Entscheidung in das Register eingetragen wird oder nicht. Im Unterschied zur bisherigen Regelung sollen künftig zwei kumulative Voraussetzungen gelten. Zum einen muss die Geldbuße die neue Eintragungsgrenze von 60 Euro erreichen, zum anderen muss es sich aber um eine Ordnungswidrigkeit handeln, für die die Eintragung ausdrücklich gesetzlich angewiesen ist. Für die Ausgestaltung der Liste wurde zugrunde gelegt, ob die Zuwiderhandlung zumindest potentiell Verkehrssicherheitsnachteile nach sich ziehen kann. Rechtstechnisch soll dies umgesetzt werden.

- durch eine klare Fassung der Ermächtigungsnorm (§ 6 Abs. 1 Buchst. s StVG-E), die den Verkehrssicherheitsbezug ausdrücklich als Speichervoraussetzung erwähnt, und
- durch die abschließende Ausgestaltung des § 28 Abs. 3 Nummern 1 bis 3 StVG und der Anlage 13 zu § 40 FeV, die die einzutragenden Tatbestände konkret und abschließend benennen; die Bepunktung ergibt sich zudem abschließend allein aus Anlage 13 zu § 40 FeV. Ist ein Tatbestand dort nicht erwähnt, so wird die ihn betreffende Entscheidung zwar eingetragen, wenn z.B. ein Fahrverbot außerhalb der Regelfahrverbote der BKatV verhängt worden ist, um dessen Einhaltung überwachen zu können. Punkte werden dann aber nicht vergeben.

Nicht mehr registriert werden bei den Ordnungswidrigkeiten 16 Tatbestände, die bislang zur Registrierung geführt haben, wobei zur Kompensation teilweise Anhebungen bei den Bußgeldregelsätzen vorgenommen worden sind. Dies betrifft z.B. das rechtswidrige Fahren in Umweltzonen und Verstöße gegen das Sonn- und

⁸ § 28 Abs. 3 Nr. 2 StVG.

Feiertagsfahrverbot.⁹ Bei den Zusammenhangsstrafataten werden nur noch diejenigen erfasst, für die das Gericht ein Fahrverbot, eine Entziehung der Fahrerlaubnis oder eine isolierte Sperre anordnet (§ 40 i.V.m. Nr. 1, 2.1 Anlage 13 FeV-E). Nicht mehr erfasst werden allgemeine Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen, aber keine Bedeutung für die Verkehrssicherheit haben, etwa die Benutzung eines Kfz zum Abtransport der Beute oder die Vergewaltigung im Kfz.¹⁰

c) Keine Speicherung ausländischer Fahrerlaubnisentziehungen

Auf die Speicherung ausländischer Entscheidungen über fahrerlaubnisbeschränkende Maßnahmen wird verzichtet.¹¹ Nicht mehr gespeichert werden die unanfechtbaren Entscheidungen ausländischer Gerichte und Verwaltungsbehörden, in denen Inhabern einer deutschen Fahrerlaubnis das Recht aberkannt wird, von der Fahrerlaubnis in dem betreffenden Land Gebrauch zu machen. Die Entscheidungen können auf Grund des Arts. 42 Absatz 1 Buchstabe b des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8.11.1968,¹² und der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie den nach Landesrecht zuständigen Behörden mitgeteilt werden. Eine ausdrückliche Mitteilungsverpflichtung besteht nicht. Es kann festgestellt werden, dass die Mitteilungen nur sehr sporadisch die nach Landesrecht zuständigen Behörden erreichen und dem Register zur Speicherung mitgeteilt werden. Die durch das unregelmäßige Mitteilungsverfahren entstehende Ungleichbehandlung wird mit dem Verzicht auf die Regelung bereinigt.

9 Im Einzelnen betrifft dies folgende Tatbestände: Behinderung von Rettungsfahrzeugen durch verbotswidriges Halten oder Parken an Feuerwehrezufahrt (BKat-Nr. 53.1 – Anhebung von 50,00 € auf 65,00 €); Verstoß gegen Erlaubnispflichten bei Straßenbenutzung (Veranstalter) (BKat-Nr. 115 – unverändert 40,00 €); Sonn- und Feiertagsfahrverbot (BKat-Nr. 119 – Anhebung Fahrzeugführer – von 75,00 € auf 120,00 €, Halter (BKat-Nr. 120 – von 380 € auf 570 €); Ferienreise-Verordnung (BKat-Nr. 239 – Anhebung Fahrzeugführer von 40,00 € auf 60,00 €, BKat-Nr. 240 – Halter von 100,00 auf 150,00 €); Umweltzone (BKat-Nr. 153 – Anhebung von 40 € auf 80 €); Nichtbeachtung von Vorschriften über Bauarbeiten an der Straße (BKat-Nr. 165 – unverändert 75,00 €); Kennzeichen an nicht zulassungspflichtigem Fahrzeug nicht geführt (BKat-Nr. 176 – unverändert 40,00 €); Verstoß gegen Saisonkennzeichen (BKat-Nr. 177 – unverändert 40,00 €); fehlendes Kennzeichen (BKat-Nr. 179a – Anhebung von 40,00 € auf 60,00 €); Kennzeichen abgedeckt – Glas, Folien usw. (BKat-Nr. 179b – Anhebung von 50,00 € auf 65,00 €); Verstoß beim Kurzzeitkennzeichen (BKat-Nr. 182 – unverändert 50,00 €); Kennzeichenverstoß bei ausländischen Kraftfahrzeugen (BKat-Nr. 185b – unverändert 40,00 €); Verstoß gegen Fahrtenbuchauflage (BKat-Nr. 190 – Anhebung von 50,00 € auf 65,00 €); Verstoß gegen Vorschriften über die Stützlast (BKat-Nr. 217 – unverändert 40,00 €); Verstoß gegen Prüfpflicht von Geschwindigkeitsbegrenzern (BKat-Nr. 225.2 – unverändert 40,00 €); Verstoß gegen die Bestimmungen über Achslast, Gesamtgewicht, Anhängerlast (BKat-Nr. 254 – unverändert 50,00 €);

10 Verzicht auf die Kategorie »sonstige Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen« in Anlage 13 zu § 40 FeV-E.

11 Streichung des § 28 Abs. 3 Nr. 10 StVG g. F.

12 BGBl. 1977II S. 811.

2) Regelungen über die Führung des Fahreignungsregisters

a) Feste Lösungsfristen und einheitliche Überliegefrist

Bislang gilt das Prinzip der Tilgungshemmung. Dieses folgt einer einfachen und nachvollziehbaren Logik: Der Beobachtung im Punktsystem sollen Personen in Abhängigkeit davon unterliegen, ob, wie viele und mit welcher Schwere sie Verkehrsverstöße begehen. Hierfür sind einheitliche Tilgungsfristen für die jeweils einzutragenden Entscheidungen bestimmt worden und der Ablauf dieser Fristen wird gehemmt, wenn weitere im Einzelnen im Gesetz aufgeführte Umstände, insbesondere Eintragungen wegen neuer Taten, hinzukommen. Was zunächst einfach und logisch klingt, wurde in den vergangenen Jahrzehnten jedoch in einer Weise perfektioniert, die es selbst für Experten schwer macht, den richtigen Tilgungszeitpunkt festzustellen. So müssen sowohl das KBA als auch die Behörden zahlreiche Ausnahme- und Spezialregelungen gleichzeitig handhaben.¹³

Bezüglich dieser Frage lautet der Vorschlag der Bundesregierung nach Abwägung der Vor- und Nachteile für die unterschiedlichen Möglichkeiten der Bestimmung des Anknüpfungspunktes für die Berechnung des Punktestandes nunmehr ein kombiniertes Tattag- und Rechtskraftprinzip zugrunde zu legen, das den bisherigen Regelungen entspricht, aber auf die Tilgungshemmung verzichtet. Für das Entstehen der Punkte wird auf den Zeitpunkt der Begehung der Straftat oder Ordnungswidrigkeit abgestellt. Für die bisherige Rechtslage hatte dies das Bundesverwaltungsgericht mit Ur. v. 25.09. 2008¹⁴ festgestellt. Die Rechtsprechung ist zu diesem Gesichtspunkt seitdem, soweit ersichtlich, einheitlich.

Zugleich soll das Entstehen der Punkte auch künftig davon abhängig sein, ob die Entscheidung über die Tat tatsächlich rechtskräftig wird. Denn nur rechtskräftige Entscheidungen werden – wie bisher – überhaupt im Fahreignungsregister gespeichert und können damit für die Berechnung des jeweiligen Punktestandes herangezogen werden. Zu beiden Gesichtspunkten ist im Interesse der Rechtsklarheit nunmehr eine ausdrückliche Klarstellung im Gesetz (§ 4 Abs. 2 Satz 3 StVG-E) vorgesehen. Für die Berechnung des Punktestandes soll somit der Zeitraum maßgeblich sein, der mit der Begehung der Tat beginnt und mit dem Eintritt der Tilgungsreife (Ablauf der Tilgungsfrist) endet. Begeht der Inhaber der Fahrerlaubnis während dieser Zeit eine weitere Zuwiderhandlung, zu der später eine Entscheidung rechtskräftig und im Fahreignungsregister eingetragen wird, löst die Begehung dieser weiteren Zuwiderhandlung einen neuen Punktestand aus. Der tatsächliche Punktestand ist nach dieser Systematik somit immer retrospektiv zum Zeitpunkt der Begehung der letzten zur Eintragung führenden Straftat oder Ordnungswidrigkeit festzustellen. Das macht es allerdings auch unerlässlich, weiterhin eine einjährige Überliegefrist vorzusehen, die sich an die Tilgungsreife anschließt und nach der erst

¹³ Vgl. im Einzelnen Albrecht DAR 2011, 677 (678 ff.).

¹⁴ Az.: 3 C 3/07.

die endgültige Löschung der Eintragung erfolgt. Sie hat den Zweck, nach Ablauf der Tilgungsfrist feststellen zu können, ob der Fahrerlaubnisinhaber vor Ablauf der Tilgungsfrist eine oder mehrere andere Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten begangen hatte, die sich auf den Punktstand ausgewirkt haben, zu denen aber erst nach Ablauf der Tilgungsfrist die Entscheidung rechtskräftig und im Fahreignungsregister eingetragen wird. Solche Erhöhungen des Punktstandes könnten nicht mehr berücksichtigt werden, wenn eine Eintragung unmittelbar mit Eintritt der Tilgungsreife gelöscht werden würde. Mit diesen Regelungen bleibt es zwar dabei, dass der tatsächliche Punktstand nicht unmittelbar im Fahreignungsregister abgerufen werden kann. Denn das Register lässt eine Auskunft immer nur bezüglich bereits gespeicherter Entscheidungen zu, nicht also bezüglich weiterer begangener Zuwiderhandlungen, zu denen die Entscheidung noch aussteht, und auch nicht bezüglich solcher Zuwiderhandlungen, für die die Entscheidung zwar bereits ergangen ist, deren Rechtskraft aber noch nicht eingetreten ist oder die dem Register noch nicht mitgeteilt worden sind.

Der Entwurf nimmt diese Transparenzlücke im Interesse der Vermeidung einer zusätzlichen Belastung der Justiz hin. Denn ein größeres Maß an Transparenz könnte nur dadurch erreicht werden, dass die Berechnung des Punktstandes am Zeitpunkt der Rechtskraft anknüpft, was wiederum den Fahrerlaubnisinhabern die Möglichkeit eröffnen würde, durch geschicktes Einlegen von Rechtsmitteln die Rechtskraft der aktuellen Entscheidung so lange hinauszuzögern bis eine oder mehrere bereits bestehende Registereintragungen und die dafür vorgesehenen Punkte gelöscht sind. Damit würde das Risiko bestehen, dass die Zahl unbegründeter, also rein taktisch motivierter Rechtsmittel ansteigt und damit ein erhöhter Arbeitsaufwand bei der Fallbearbeitung in der Justiz einhergeht. Bei der jetzt vorgesehenen Lösung ist dieses Risiko geringer, da rein taktisch motivierte Rechtsmittel die einjährige Überliegefrist überwinden müssten, um zum gleichen Ergebnis zu gelangen. Mit der Vermeidung von Anreizen für rein taktische Rechtsmittel sowie mit der Beibehaltung der Überliegefrist wird eine vom Wissenschaftlichen Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dargelegte Optimierungsmöglichkeit für die Reform wahrgenommen.¹⁵

Die nötige Transparenz für den Fahrerlaubnisinhaber und die Vorhersehbarkeit der mit dem Fahreignungs-Bewertungssystem vorgesehenen Maßnahmen wird aber dadurch gewährleistet, dass dem Fahrerlaubnisinhaber in den meisten Fällen die Begehung der Zuwiderhandlung und damit der Tattag als Zeitpunkt der Punkteentstehung durchaus bewusst ist. Zudem ist der Tattag in sämtlichen verfahrenserheblichen Schriftstücken (Anhörung, Vernehmung, Bußgeldbescheid, Urteil, Auszug aus dem Register) erwähnt. Spätestens mit der Anhörung oder Vernehmung ist dem Fahrerlaubnisinhaber also bekannt, dass gegen ihn ein weiteres Verfahren

15 Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Kurzstellungnahme zum geplanten Fahreignungsregister, ZVS 2012, 156 (157).

durchgeführt wird, mit dessen Ergebnis die Eintragung von Punkten im Fahr-eignungsregister erfolgen wird, sofern die entsprechende Entscheidung rechtskräftig wird. Der Fahrerlaubnisinhaber ist also auf der Grundlage dieser Erkenntnisse und einer Auskunft aus dem Fahreignungsregister durchaus in der Lage einzuschätzen, welche Stufe des Fahreignungs-Bewertungssystems er erreicht hat.

Darüber hinaus werden mit der nun gewählten Kombination aus Tattags- und Rechtskraftprinzip die Vorteile des Rechtskraftprinzips für den Beginn der Tilgungsfristen so weit wie möglich genutzt. Für alle Eintragungen beginnt der Ablauf der Tilgungsfrist einheitlich mit der Rechtskraft der entsprechenden Entscheidung. Unterschiedliche Verfahrensabläufe im Einzelfall und die Dauer von Rechtsmittelverfahren wirken sich auf die Tilgungsfrist nicht aus.

Zudem machen die Streichung der Tilgungshemmung und die festen Tilgungsfristen das System für die Betroffenen jedenfalls transparenter und nachvollziehbarer und fangen die Folgen des Tattagprinzips so weit wie möglich wieder auf. Anstelle der bisherigen Tilgungsfristen, die wegen der Wirkung der Tilgungshemmung von der Ausprägung des Einzelfalles abhingen, werden nun feste Tilgungsfristen vorgesehen, und zwar für Straftaten mit Entziehung der Fahrerlaubnis bzw. isolierter Sperre (Drei-Punkt-Verstöße) zehn Jahre, für Straftaten im Übrigen (Zwei-Punkt-Verstöße) und für besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten (Zwei-Punkt-Verstöße) fünf Jahre und für verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten (Ein-Punkt-Verstöße) zwei Jahre. Für die verwaltungsbehördlichen Entscheidungen wird einheitlich eine Tilgungsfrist von zehn Jahren vorgesehen. Es sollen keine Hemmungsregelungen mehr gelten. Es bleibt dabei, dass Behörden und Gerichte ihre Entscheidungen unverzüglich an das KBA zu übermitteln haben, ohne dass ihnen dafür aber eine verbindliche Frist vorgegeben wird.

b) Weitere Änderungen über die Registerführung

Wie bisher wird die Unterrichtung der Fahrerlaubnisbehörde bei Erreichen der Stufen des Fahreignungs-Bewertungssystems erfolgen. Neu geregelt ist, dass das KBA die zuständige Behörde bei den Ordnungswidrigkeiten und Straftaten, die Tatbestände des Fahrens unter Alkoholeinfluss oder unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel betreffen, nicht erst unterrichtet, wenn eine Maßnahmenstufe erreicht ist, sondern bei jeder diesbezüglichen Entscheidung. Das ist erforderlich, weil die wiederholte Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln nach § 46 Absatz 3 i.V.m. § 13 S. 1 Nr. 2b FeV die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens oder i.V.m. § 14 FeV die Anordnung zur Beibringung eines ärztliche oder medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Überprüfung der Eignung zur Folgen hat.¹⁶

¹⁶ § 4 abs. 8 StVG-E.

Neu soll die Punktelöschung nach der Entziehung der Fahrerlaubnis oder nach erfolgtem Verzicht geregelt werden, wobei künftig Entziehung und Verzicht gleichgestellt werden. Vorgesehen ist dies in § 28 Abs. 3 StVG-E, der die Löschung der Punkte bei einer Entziehung der Fahrerlaubnis und einem Verzicht auf die Fahrerlaubnis neu regelt. Die Punkte sollen künftig nicht mehr mit der Entziehung der Fahrerlaubnis,¹⁷ sondern erst dann gelöscht werden, wenn sie nach vorheriger Entziehung neu erteilt wird. Gleiches gilt für das Ansammeln von Punkten vor der Ersterteilung der Fahrerlaubnis. Damit wird besser als bisher dem Umstand Rechnung getragen, dass die Geeignetheit des Betroffenen erst mit der Erst- (oder Neu-)Erteilung der Fahrerlaubnis (wieder) als gegeben anzusehen ist. Die Löschung der Punkte für den als geeignet eingestuften Antragsteller ist dann konsequent und auch erforderlich, weil es ansonsten möglich wäre, dass ein einziger mit einem Punkt bewerteter Verstoß wieder zur Entziehung der Fahrerlaubnis führen würde. Für die Zeit zwischen der Entziehung der Fahrerlaubnis und der Neuerteilung bleibt es bei den angesammelten Punkten und der Addition von weiteren Punkten, die der Betroffene ggf. sammelt, ohne in Besitz einer Fahrerlaubnis zu sein (z.B. als Radfahrer). Den dadurch bewirkten Punktestand soll die Behörde bei der Entscheidung, ob die Eignung wieder gegeben ist, im Falle der Beantragung einer neuen Fahrerlaubnis berücksichtigen. Stellt die Behörde fest, dass die Eignung wieder gegeben ist und erteilt daraufhin die Fahrerlaubnis neu, so muss auch der Punktestand auf Null und nicht auf einen anderen Wert reduziert werden, weil ansonsten von vornherein unterstellt würde, dass die Behörde trotz der Erteilung der Fahrerlaubnis Zweifel an der Eignung hat. Da es allerdings unabhängig vom Punktestand bei der Speicherung sämtlicher noch nicht getilgter Entscheidungen im Register bleibt, hat die Behörde im Fall der erneuten Begehung von Zuwiderhandlungen nach erfolgter Neuerteilung der Fahrerlaubnis die Möglichkeit, die Eignung auch ohne das Erreichen von acht Punkten wieder in Frage zu stellen und ggf. durch eine erneute Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens prüfen zu lassen. In welchen Fällen dies sachgerecht ist, muss aber der Einzelfallentscheidung überlassen bleiben und kann nicht summarisch durch das Gesetz geregelt werden. Neu geregelt soll zudem die Gleichstellung von Entziehung der Fahrerlaubnis und Verzicht auf eine solche geregelt werden. Auch bei einem Verzicht auf die Fahrerlaubnis sollen die Punkte dann gelöscht werden, wenn die Fahrerlaubnis neu erteilt wird. Dies trägt ebenfalls dem Umstand Rechnung, dass die Behörde den Betroffenen mit der Neuerteilung wieder als geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen einstuft. Die Aufnahme dieser neuen Regelung weicht von der bisherigen Rechtslage und der sie bestätigenden Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes¹⁸ ab. Das Bundesverwaltungsgericht hatte in seinem Urteil entschieden, dass ein Verzicht auf die Fahrerlaubnis nicht zu einer Löschung von Punkten

17 Vgl. § 4 Abs. 2 Satz 3 a.F.

18 BVerwG 3 C1.10 vom 3. März 2011.

im Verkehrszentralregister nach § 4 Absatz 2 Satz 3 StVG g.F. führt. In der Begründung führten die Richter des Bundesverwaltungsgerichtes aus, dass die gesetzliche Regelung der Entziehung der Fahrerlaubnis nicht auf den freiwilligen Verzicht entsprechend anwendbar ist. Einer analogen Anwendung stünde entgegen, dass der Gesetzgeber ausweislich der Gesetzesbegründung bei Verzichtsfällen bewusst von einer Löschung der Punkte abgesehen habe. Nunmehr soll eine ausdrückliche Klarstellung erfolgen und insoweit eine Gleichstellung mit der Entziehung der Fahrerlaubnis herbeigeführt werden, indem in beiden Fällen mit der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis – und der damit verbundenen Feststellung der Eignung – ein unbelasteter »Neustart« im Fahreignungs-Bewertungssystem ermöglicht wird. Diese Regelung ist insbesondere für Fälle gedacht, in denen ein Inhaber einer Fahrerlaubnis einer drohenden Entziehung der Fahrerlaubnis durch einen vorherigen Verzicht zuvorkommen will. Um zu vermeiden, dass Fahrerlaubnisinhaber Punktelöschungen durch einen Verzicht und einen kurz danach gestellten Neuantrag erreichen können, ist die Gleichstellung von Entziehung und Verzicht auch im Hinblick auf die Frist zur Neuerteilung vorgesehen. Auch nach einem Verzicht muss die Behörde vor Neuerteilung der Fahrerlaubnis die Eignung feststellen und es soll eine sechsmonatige Sperrfrist gelten, sofern gegen den Betroffenen zum Zeitpunkt des Verzichts mindestens zwei Entscheidungen über Zuwiderhandlungen, also mindestens zwei Punkte, im Fahreignungsregister eingetragen waren.¹⁹

3) Regelungen des Fahreignungs-Bewertungssystems

a) Punktbewertung

Die Bestimmung und Bewertung der im FaER zu erfassenden Verstöße erfolgt – wie bisher – in der Anlage 13 zu § 40 FeV. Folgende Bewertung ist vorgesehen:

- **1 Punkt** für verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Zuwiderhandlungen. Zusammengefasst sind je nach Verstoß 1 bis 3 Punkte der bisherigen für Ordnungswidrigkeiten vorgesehen Bewertung.
- **2 Punkte** für besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Zuwiderhandlungen: Dies sind Ordnungswidrigkeiten, die bisher mit ein bis vier Punkten bewertet worden sind und Straftaten (bisher bewertet mit fünf bis sieben Punkten), sofern diese nicht zur Entziehung der Fahrerlaubnis geführt haben. Unter die 2-Punkt-Verstöße wurden die groben Ordnungswidrigkeiten eingeordnet, also diejenigen, für die die BKatV ein Regelfahrverbot vorsieht. Sie hatte der Verordnungsgeber bereits als »grob« i.S.d. StVG bewertet. Nicht unter die 2-Punkte-Regelung sollen die Tatbestände fallen, für die die BKatV ein Regelfahrverbot wegen Beharrlichkeit vorsieht. Das betrifft den Tatbestand des § 4 Absatz 2 Satz 2 BKatV, der den Fall der zweifachen Überschreitung der

¹⁹ § 4 Abs. 11 StVG-E.

zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb eines Jahres um mindestens 26 km/h betrifft. Eine zweite Ausnahme bildet die Lfd. Nr. 152.1 der BKatV in der Nummer 3.2.20, die den Fall des wiederholten Verstoßes gegen das Verbot für Fahrzeuge mit gefährlichen oder wassergefährdenden Gütern (Zeichen 261 oder 269) betrifft. Die Tatsache der erneuten Begehung ändert an der Bedeutung der Tat für die Verkehrssicherheit nichts, so dass auch die wiederholte Begehung mit nur einem Punkt im Fahreignungsregister gespeichert wird.

Hinsichtlich der Straftaten sollen unter die 2-Punkte-Regelung diejenigen Straftaten fallen, bei denen es sich entweder um Verkehrsstraftaten im engeren Sinne oder um Zusammenhangstaten handelt, die nach den genannten Grundsätzen weiter gespeichert werden sollen und für die keine Entziehung der Fahrerlaubnis oder isolierte Sperre angeordnet worden ist. Hinsichtlich der Verkehrsstraftaten betrifft dies gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr (§ 315b StGB), die Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c StGB), die Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) und das Führen oder Anordnen oder Zulassen des Führens eines Kraftfahrzeugs ohne Fahrerlaubnis, trotz Fahrverbots oder trotz Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins (§ 21 StVG). Bei den so genannten Zusammenhangsstraftaten sind Speicherung und Bewertung mit 2 Punkten dann vorgesehen, wenn ein Fahrverbot verhängt wird. Das betrifft die fahrlässige Tötung (§ 222 StGB), die fahrlässige Körperverletzung (§ 229 StGB), die Nötigung (§ 240 StGB), das unerlaubte Entfernen vom Unfallort (§ 142 StGB), den Vollrausch (§ 323a StGB), die unterlassene Hilfeleistung (§ 323c StGB) und den Kennzeichenmissbrauch (§ 22 StVG).

- **3 Punkte** für die genannten Straftaten, sofern die Entziehung der Fahrerlaubnis oder eine isolierte Sperre angeordnet worden ist (bisherige Bewertung mit 5 bis 7 Punkten).

b) Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem (§ 4 Abs. 5 StVG)

Es sollen – wie bisher – mehrere Maßnahmenstufen bei wiederholt auffälligen Fahrerlaubnisinhabern vorgesehen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Maßnahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems von der Speicherung der einzelnen Verstöße zu unterscheiden sind. Die Speicherung richtet sich – wie bisher – nach § 28 Absatz 3 StVG: Bereits eine einzige nur verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Zuwiderhandlung wird im Fahreignungsregister eingetragen, auch bei Personen ohne Fahrerlaubnis. Für diese kann bei Bedarf, zum Beispiel bei Beantragung einer Fahrerlaubnis, so ebenfalls der Punktestand berechnet werden. Maßnahmen des Bewertungssystems sind dagegen solche, die nach § 4 StVG nur gegen Inhaber einer Fahrerlaubnis getroffen werden sollen.

Folgende Reihung ist im neuen Fahreignungs-Bewertungssystem vorgesehen:

- Es wird eine Kategorie »Vormerkung« (bis drei Punkte) eingeführt, die keine Maßnahmenstufe darstellt. Durch die Kategorie »Vormerkung« soll den Inhabern einer Fahrerlaubnis deutlicher als bisher vermittelt werden, dass innerhalb der

Vormerkung und bis zum Erreichen der ersten Stufe keine Maßnahmen gegen sie ergriffen werden. Es handelt sich um eine Art »sanktionslosen Warnschuss«, der deutlich machen soll, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis zwar noch nicht dem Fahreignungs-Bewertungssystem unterliegt, aber dass er auf Grund seines Verkehrsverstoßes für die Zwecke des Fahreignungs-Bewertungssystems vormerkelt worden ist. Innerhalb dieser Kategorie erfolgt auch keine gesonderte Unterrichtung des Fahrerlaubnisinhabers. Jedoch soll seitens der zuständigen Behörden der Länder sichergestellt werden, dass jeder Bußgeldbescheid, der im Fahreignungsregister eingetragen wird, den Hinweis auf diese Eintragung und die zu erwartende Bewertung als verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit mit einem Punkt oder besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit mit zwei Punkten enthält.

- Als erste Maßnahmenstufe ist eine »Ermahnung« als wiederholt auffälliger Fahrerlaubnisinhaber vorgesehen. Mit der Ermahnung wird zugleich eine Information des Inhabers einer Fahrerlaubnis über das System und die Aufforderung zur Verhaltenskorrektur erfolgen. Diese Stufe wird bei Erreichen von vier oder fünf Punkten ausgelöst. Der Inhaber einer Fahrerlaubnis wird auf dieser Stufe außerdem auf die Möglichkeit hingewiesen, ein Fahreignungsseminar zu besuchen, wobei an den Besuch keine Rechtsfolgen – wie etwa ein Punkteabzug – geknüpft sein sollen; nur bezüglich der Möglichkeit als Begleiter beim begleitenden Fahren zu fungieren, soll das freiwillige Fahreignungsseminar den Kreis der möglichen Begleiter dadurch erweitern, dass die Begleitung nach Absolvieren eines freiwilligen Fahreignungsseminars auch bei einem Punktestand von drei (und nicht nur zwei) Punkten möglich ist.
- Die zweite Maßnahmenstufe besteht in einer »Verwarnung«. Diese Stufe wird bei sechs oder sieben Punkten ausgelöst. Auf dieser Stufe soll die zwingende Teilnahme an einem Fahreignungsseminar angeordnet werden. Die Gestaltung des Fahreignungsseminars erfolgt auf der Grundlage eines Gutachtens der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) durch den Verordnungsgeber. Mit dem Gesetz werden bereits die Eckpunkte des Seminars festgelegt. Die genannte Untersuchung ist zu dem Ergebnis gelangt, dass ein modulares Konzept, das sich an der Art der begangenen Zuwiderhandlungen orientiert und neben der Vermittlung spezieller verkehrlicher Kenntnisse und Erfahrungen auch eine verkehrspsychologische Einflussnahme vorsieht, Verbesserungen des Verhaltens der Betroffenen erwarten lassen.
- Bei Erreichen von 8 Punkten gilt der Fahrerlaubnisinhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen. Ihm ist die Fahrerlaubnis zu entziehen.

Alle Maßnahmenstufen müssen in jedem Einzelfall durchlaufen werden, bevor die Maßnahmen der jeweils nächsten Stufen ergriffen werden dürfen; dadurch wird dem Ansammeln von Punkten »auf einen Schlag« (tatsächlichliche Begehung mehrerer Verstöße in kurzer Zeit) Rechnung getragen. Die Stufen sollen je nach Tilgung mehrfach durchlaufen werden, wenn sich der Punktestand nach einer tilgungsbedingten Reduktion wieder entsprechend kumuliert. Eine Ausnahme wird insoweit für das auf

der zweiten Stufe anzuordnende Fahreignungsseminar vorgesehen. Die Maßnahmen der Stufen dürfen jeweils nur beim erstmaligen Erreichen eines der Punktestände der jeweiligen Maßnahmenstufe ergriffen werden und nicht nochmals, wenn durch einen weiteren Verstoß einer der weiteren Punktestände innerhalb der Maßnahmenstufe erreicht wird.

Hinsichtlich der Interventionsmaßnahme, die im Zusammenhang mit der Verwarnung in Gestalt des angeordneten Fahreignungsseminars ergriffen wird, gilt Folgendes: Dieses Seminar ist auf der Grundlage einer von der BASt in Auftrag gegebenen Studien entwickelt worden. Es ersetzt das bisherige Aufbauseminar, das von Fahrlehrern durchgeführt worden ist; kann freiwillig auf der Eingriffsstufe »Ermahnung« (4 oder 5 Punkte) oder ggf. auch davor absolviert werden, ohne dass dies allerdings rechtliche Konsequenzen hätte. Es wird verbindlich auf der Stufe Verwarnung (6 oder 7 Punkte) angeordnet. Das Ziel der Anordnung besteht in einer Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Einflussnahme auf mehrfach auffällige Verkehrsteilnehmer, im Erreichen einer Verhaltensänderung und in einer Hilfestellung an den Fahrerlaubnisinhaber zur Vermeidung der Fahrerlaubnisentziehung wegen Nichteignung bei 8 Punkten. Inhaltlich besteht es aus einer verkehrspädagogischen Teilmaßnahme, die besonders geschulte Fahrlehrer durchführen und einer verkehrspsychologischen Teilmaßnahme, die besonders geschulte Verkehrspsychologen durchführen. Die Teilmaßnahmen sind aufeinander abzustimmen. Durch die im Vergleich zum bisherigen Aufbauseminar neu hinzugekommene verkehrspsychologische Komponente wird auf das Verhalten der Fahrerlaubnisinhaber Einfluss genommen. Die Anforderungen an die Seminarleiter sind im Vergleich zur bestehenden Regelung für Aufbauseminare erweitert worden. Außerdem werden die Inhalte der Teilmaßnahmen im Einzelnen in der Verordnung beschrieben. Für die verkehrspädagogische Teilmaßnahme wird ein Rahmenlehrplan aufgestellt, der Bestandteil der Verordnung ist. Die Durchführung des Fahreignungsseminars erfolgt in Abhängigkeit von den Zuweisungsdelikten nach einem modularen Konzept und geht damit besser als bisher auf den Einzelfall ein. Beide Bestandteile des Fahreignungsseminars unterliegen der Überwachung durch die zuständigen Länderbehörden, die sich aber auch anderer Stellen bedienen können. So können die Länderbehörden alternativ auch Qualitätssicherungssysteme anerkennen, denen sich die Fahrlehrer und Verkehrspsychologen anschließen können. Durch die Gesamtheit der genannten Maßnahmen wird ein im Vergleich zum Aufbauseminar deutlich erhöhter Qualitätsstandard bei der Durchführung des Fahreignungsseminars gewährleistet.



Reform des Punktsystems: Bewertung der Vorschläge

Dr. Peter Dauer LL.M.

Leiter der Abteilung Grundsatzangelegenheiten des Straßenverkehrs, Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Inneres und Sport, Hamburg

Gegenstand des Referats ist eine Bewertung der aktuell vorliegenden Vorschläge der Bundesregierung zur Reform des Punktsystems und des Verkehrszentralregisters, wobei ein spezieller Fokus auf den Auswirkungen auf die Verwaltungsbehörde liegt, die das System in der Praxis anzuwenden hat. Der Bewertung liegen die Gesetzes- und Verordnungsentwürfe i.d.F. der Bundesrats-Drucksachen 799/12 und 810/12 vom 21.12.2012 zugrunde.

I. Neue Begriffe

Die **neuen Bezeichnungen** Fahreignungsregister und Fahreignungs-Bewertungssystem sollen den Zweck von Register und System besser hervorheben als die bisherigen Bezeichnungen Verkehrszentralregister und Mehrfachtäter-Punktsystem. Übersehen wird dabei, dass das Register nach dem unveränderten § 28 Abs. 2 StVG auch noch anderen Zwecken dient als nur der Sammlung von Informationen, die für die Beurteilung der Fahreignung von Bedeutung sind. Die Datenspeicherung erfolgt auch für die Prüfung der Eignung von Begleitpersonen beim Begleiteten Fahren ab 17, für die Prüfung der Berechtigung zum Führen von Fahrzeuge, für die Ahndung bei wiederholter Begehung von Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen, und für die Zuverlässigkeitsprüfung bestimmter Personen. Die neue Registerbezeichnung blendet diese Zwecke aus und ist insoweit nicht richtig.

II. Erfassung der Verkehrszu widerhandlungen im Register

1. Festlegung der zu speichernden Zu widerhandlungen

Dass künftig nur noch die **abschließend** in der **Anlage 13 zur FeV** aufgeführten Straftaten und Ordnungswidrigkeiten im Register gespeichert und für das Fahr-eignungssystem verwendet werden sollen, ist auf den ersten Blick unproblematisch, auch wenn die heutige Rechtslage, nach der nur Zu widerhandlungen für das Punktsystem relevant sind, die mit einem Bußgeld von mindestens 40 € geahndet werden, nach meinem Eindruck für die Bürger durchaus nachvollziehbar ist. Als besonders transparent kann die neue Anlage 13 aber nicht angesehen werden, denn welche Zu widerhandlungen umfasst sind, ist nicht einfach aus dieser Anlage ersichtlich. Zusätzlich ist vielmehr noch ein Abgleich mit dem Bußgeldkatalog erforderlich, auf dessen Nummern in der letzten Spalte verwiesen wird.

2. Beschränkung auf unmittelbar verkehrssicherheitsrelevante Zu widerhandlungen

Die beabsichtigte Beschränkung der einzutragenden Ordnungswidrigkeiten auf solche, die **unmittelbar verkehrssicherheitsrelevant** sind, ist zwar abstrakt betrachtet einleuchtend, denn es geht um die Erfassung von Fehlverhaltensweisen, die Relevanz für die Verkehrssicherheit haben. Im Einzelfall kann man aber trefflich darüber streiten, ob Verhaltensweisen, die zwar nicht unmittelbar, aber doch mittelbar die Verkehrssicherheit tangieren, nicht auch eingetragen werden sollten. Als Beispiel sei der Verstoß gegen eine Fahrtenbuchauflage genannt. Die Nichtbeachtung der Fahrtenbuchauflage verhindert, dass bei künftigen Verstößen, die mit dem Fahrzeug begangen werden, der Fahrer ermittelt werden kann. Der mit der Fahrtenbuchauflage verfolgte Zweck wird nicht erreicht; sie ist dann wirkungslos. Die Verkehrssicherheit wird durch derartige Verstöße mindestens potentiell beeinträchtigt, weil der die Fahrtenbuchauflage missachtende Verkehrsteilnehmer eher geneigt sein könnte, Verkehrsverstöße zu begehen als derjenige, der die Fahrtenbuchauflage beachtet.

3. Einschränkung der Information über Mehrfachtäter

Problematisch ist, dass künftig für die **Ahndung bei wiederholt begangenen Verstößen** weniger Informationen vorliegen werden als bisher. Nach § 28 Abs. 2 Nr. 3 StVG wird das VZR, künftig das Fahr-eignungsregister, u.a. geführt zur Speicherung von Daten, die erforderlich sind für die Ahndung der Verstöße von Personen, die wiederholt Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten begehen, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen. Dieser Speicherzweck soll zwar nach dem Vorschlag der Bundesregierung unverändert bleiben. Durch die Beschränkung der Eintragungen auf die in Anlage 13 zur FeV ausdrücklich genannten Zu widerhandlungen werden die davon nicht umfassten Verstöße aber künftig dem Anwendungsbereich des § 28 Abs. 2 Nr. 3 StVG entzogen. Die Verfolgungsbehörden und Gerichte können insoweit nicht mehr sog. Mehrfachtäter identifizieren, um die

wiederholte Begehung bei der Ahndung zu berücksichtigen. Die Beschränkung der Registereintragungen auf die in Anlage 13 zur FeV genannten Verstöße hat somit nicht nur Auswirkungen auf das Punktsystem, sondern führt daneben zu einem Kollateralschaden bei der Ahndung von Verkehrszuwerhandlungen. Diese Einschränkung der Handlungsmöglichkeiten der Verfolgungsbehörden und Gerichte, die in der Begründung des Gesetzentwurfs mit keinem Wort gewürdigt wird, ist nicht im Sinne der Verkehrssicherheit und kann deswegen nicht unterstützt werden. Sie dürfte auch mit dem Gesetzeszweck von § 28 Abs. 2 Nr. 3 StVG unvereinbar sein. Diese Einschränkung der Informationsbasis bewirkt im Übrigen daneben auch, dass Überprüfungen der Fahreignung in Abweichung vom Punktsystem¹ künftig erschwert werden, weil die vom Verordnungsgeber für die Fahreignung als irrelevant eingestuftes Zuwiderhandlungen nicht mehr eingetragen werden, hartgesottene Wiederholungs-täter insoweit also nicht mehr feststellbar sind.

4. Neue Punktebewertung

Die vorgesehene **Bewertung** der einzutragenden Zuwiderhandlungen **mit einem bis zu drei Punkten** statt wie jetzt mit einem bis zu sieben Punkten vereinfacht die Punktebewertung zwar ein kleines Stück, kann aber in der Sache nicht überzeugen. Wir wissen, dass die Anzahl der eingetragenen Punkte keine Aussagekraft für das Verkehrssicherheitsrisiko einer Person hat. Die Gefahr, die eine Person für die Verkehrssicherheit darstellt, wird vielmehr aus der Anzahl der Eintragungen im Register deutlich; wie viele Punkte mit diesen Eintragungen verbunden sind, ist dabei ohne Belang.² Aus dieser Erkenntnis müsste man eigentlich die Konsequenz ziehen, auf eine Punktebewertung völlig zu verzichten und allein die Anzahl der Eintragungen zur Grundlage eines Maßnahmenkatalogs zu machen. Dazu konnte sich der Bundesverkehrsminister nicht entschließen. Er wollte an dem vertrauten Element der Punkte festhalten. Fraglich ist, warum die bisherige Punktebewertung dann nicht beibehalten wird.

Wenn die Punktebewertung zwar im Grundsatz beibehalten, aber weniger differenziert als heute erfolgen soll, könnte eine unterschiedliche Bewertung von weniger gravierenden Zuwiderhandlungen mit einem Punkt und von gravierenden Zuwiderhandlungen mit zwei Punkten noch nachvollziehbar sein, weil darin eine gewisse Vereinfachung liegen würde, auch wenn diese Art der Bewertung gegenüber der einfachen Zählung der Eintragungen suboptimal wäre.³ Die Einteilung in nur zwei Kategorien ist auch seit langer Zeit von den Regelungen über die Fahrerlaubnis auf Probe bekannt.

1 § 4 Abs. 1 Satz 2 StVG.

2 Heinzmann/Schade, Risikogruppen im VZR als Basis für eine Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflicht, Berichte des BAST, Heft M 159, Bergisch Gladbach 2004, S. 38 f., 45 f., 50; Schade, ZVS 2005, 7; Bronnmann, VGT 2009, 325 (339); Albrecht, SVR 2012, 81 (84 f); BR-Drs. 799/12 S. 32; Funke, NZV 2013, 1 (3).

3 Bronnmann, VGT 2009, 325 (340).

Die **Bewertung** bestimmter **Straftaten**, deren Aburteilung mit einer Entziehung der Fahrerlaubnis oder der Anordnung einer isolierten Sperre verbunden sind, mit **drei Punkten**, kann dagegen nicht als sachgerecht angesehen werden. Diese Differenzierung bei der Bewertung von Straftaten bleibt in dem vorgesehenen neuen Punktsystem weitgehend ohne Auswirkungen. Ist der Betroffene bereits in der ersten Maßnahmenstufe (Ermahnung, 4-5 Punkte), hat die Begehung einer mit drei Punkten zu bewertenden Straftat in dem neuen System, bei dem jede Maßnahmenstufe zwei Punkte umfasst, zwangsläufig einen Sprung in die nächste Maßnahmenstufe und damit eine Rückstufung in die vorherige Stufe zur Folge, wenn noch keine Maßnahme nach dieser Stufe ergriffen worden ist, denn wie bisher soll keine Stufe übersprungen werden. Der Effekt für das Punktsystem ist also derselbe wie wenn die Straftat mit zwei Punkten bewertet wäre. Maßnahmen können im Übrigen in diesem Fall nicht angeordnet werden, denn der Betroffene hat ja keine Fahrerlaubnis mehr (Maßnahmen nach dem Punktsystem sollen wie bisher nur gegenüber Fahrerlaubnisinhabern angeordnet werden). Es ist also egal, in welcher Stufe er durch die Bewertung mit drei Punkten landet. Mit Neuerteilung der Fahrerlaubnis sollen nach dem Konzept des Bundesverkehrsministeriums alle Punkte gelöscht werden. Die drei Punkte für die besonders schwere Straftat fallen also mit Neuerteilung der Fahrerlaubnis weg und bleiben für die Zukunft ohne Auswirkungen auf die Anwendung des Punktsystems in dem konkreten Fall. Das Argument des Bundesverkehrsministeriums, die besonders herausgehobene 3-Punkte-Bewertung könne ja von der Fahrerlaubnisbehörde bei der Entscheidung berücksichtigt werden, ob dem Betroffenen überhaupt eine neue Fahrerlaubnis erteilt werden kann, geht an der Sache vorbei, denn diese Straftat ist der Behörde bekannt und wird bei ihrer Entscheidung berücksichtigt, sei sie nun mit zwei oder mit drei Punkten bewertet.

III. Registerführung

1. Wegfall der Tilgungshemmung

Zu begrüßen ist der **Wegfall der Tilgungshemmung**, denn damit wird eine deutliche Vereinfachung des Systems erreicht. Ob die vorgesehenen – zum Ausgleich gegenüber heute z.T. verlängerten – Tilgungsfristen den Verzicht auf die Tilgungshemmung auszugleichen vermögen, ist nur schwer zu beurteilen. Erstaunlich ist allerdings, dass die Tilgungsfrist für weniger gravierende Ordnungswidrigkeiten (zwei Jahre) gegenüber der heutigen Rechtslage nicht verlängert werden soll. In früheren Entwürfen war noch eine Tilgungsfrist von 2,5 Jahren vorgesehen. Ein Ausgleich für den Wegfall der Tilgungshemmung wird nach dem aktuellen Entwurf insoweit nicht vorgenommen.

2. Beginn der Tilgungsfristen

Die Vereinheitlichung des **Zeitpunkts des Beginns der Tilgungsfristen** ist als positiv zu beurteilen, da insoweit eine Vereinfachung des Systems erfolgt.

3. Entstehung der Punkte mit dem Tattag

Bei den Vorarbeiten für die Reform war beabsichtigt, das heute für das Entstehen der Punkte maßgebliche **Tattagprinzip**⁴ durch das **Rechtskraftprinzip** zu ersetzen. Letztlich hat sich das Bundesjustizministerium innerhalb der Bundesregierung durchgesetzt und es bleibt dabei, dass Punkte mit dem Tattag entstehen. Also insoweit keine Reform – das Register bildet auch weiterhin weniger genau den tatsächlichen Punktstand ab als bei Anwendung des Rechtskraftprinzips und die Fahrerlaubnisbehörden handeln bei Maßnahmen nach dem Fahreignungssystem mit dem Risiko, dass der ihrer Maßnahme zugrunde gelegte Punktstand wegen zwischenzeitlich bereits begangener, aber noch nicht bekannter weiterer Zuwiderhandlungen nicht mehr richtig ist.⁵

4. Überliegefrist

Die **Überliegefrist** wird allgemein für weiterhin erforderlich gehalten, da das Tattagsprinzip nach allgemeiner Auffassung eine Überliegefrist erfordert. Da sie ein das System zusätzlich verkomplizierendes Element ist, rege ich gleichwohl an, über die Abschaffung der Überliegefrist nachzudenken. Wenn die Tilgungsfristen jeweils um ein Jahr verlängert werden würden, hätte man denselben Effekt wie bei einer jeweils zusätzlichen einjährigen Überliegefrist. Die Besonderheiten der Überliegefrist könnten dann entfallen; an der Gesamtspeicherdauer würde sich nichts ändern. Dass während der Überliegefrist nur der Betroffene Auskunft über den Registerinhalt erhält, ist ohnehin eine Illusion. Wenn wie vielfach praktiziert Eigenauskünfte bei Behörden oder anderen Stellen vorgelegt werden, erhalten diese auch Kenntnis von den Eintragungen, die sich in der Überliegefrist befinden. Außerdem soll künftig vorgesehen werden, dass während der Überliegefrist auch die Fahrerlaubnisbehörde zur Anordnung von Maßnahmen nach den Regelungen über die Fahrerlaubnis auf Probe und nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem Auskunft erhält.⁶ Es kann also keine Rede mehr davon sein, dass die in der Überliegefrist befindlichen Eintragungen einem Verwertungsverbot unterliegen. Die neue Überliegefrist ist in Wahrheit keine Überliegefrist mehr.

5. Ausländische Entscheidungen

Der **Verzicht auf die Speicherung ausländischer Entscheidungen** über fahrerlaubnisbeschränkende Maßnahmen⁷ und die Löschung solcher Eintragungen mit

4 Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl. (2013), § 4 StVG Rdn. 24 m.w.N.

5 Dauer, NZV 2007, 593 (597).

6 § 29 Abs. 6 S. 3 Nr. 1 und 2 StVG-E, Begründung BR-Drs. 799/12 S. 92.

7 heute § 28 Abs. 3 Nr. 10 StVG.

Inkrafttreten der Gesetzesänderung wird vom Bundesverkehrsministerium als ein Element der Reform und damit als eine der verschiedenen Vereinfachungsmaßnahmen dargestellt. Dieser Verzicht vereinfacht das Punktsystem allerdings in keiner Weise, denn die heute in das VZR einzutragenden ausländischen Entscheidungen werden im Punktsystem nicht berücksichtigt. Natürlich kann man auf die Eintragung dieser bisher nur sporadisch beim KBA eingehenden ausländischen Meldungen verzichten. Zu einer Vereinfachung oder Verbesserung des Punktsystems trägt dies aber nicht bei.

6. Unterrichtung der Fahrerlaubnisbehörden durch das KBA

Künftig sollen die zuständigen **Fahrerlaubnisbehörden durch das KBA** bei jedem neu in das Register eingetragenen **Alkohol- oder Drogendelikt informiert** werden. Dies ist zu begrüßen und im Übrigen wegen der Gesetzessystematik⁸ auch erforderlich, denn auf diese Weise werden die Fahrerlaubnisbehörden mit Informationen über Zuwiderhandlungen versorgt, die zu fahrerlaubnisrechtlichen Maßnahmen in Abweichung vom Punktsystem zwingen. Allerdings trägt auch dieses Element der Reform nicht zu einer Vereinfachung des Punktsystems bei, da es das Punktsystem selbst nicht betrifft.

7. Löschung der Punkte bei Fahrerlaubniserteilung

Künftig sollen **alle Punkte gelöscht** werden, wenn eine Fahrerlaubnis erteilt wird,⁹ also bei jeder Erst- oder Neuerteilung einer Fahrerlaubnis. Heute werden alle Punkte nur dann gelöscht, wenn die Fahrerlaubnis entzogen oder wenn eine isolierte Sperre angeordnet wird.¹⁰ Diese Änderung soll für drei verschiedene Fallkonstellationen betrachtet werden.

a. Löschung der Punkte mit Neuerteilung nach Entziehung oder Sperre

Künftig sollen alle **Punkte gelöscht** werden, wenn die Fahrerlaubnis **nach Entziehung** oder **nach** Anordnung einer **Sperre neu erteilt** wird. Dies kann als sachgerecht bezeichnet werden, denn durch die Neuerteilung der Fahrerlaubnis steht fest, dass der Betroffene wieder geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist – andernfalls dürfte die Fahrerlaubnis nicht erteilt werden.

b. Löschung der Punkte mit Neuerteilung nach Verzicht auf die Fahrerlaubnis

Der Verzicht auf die Fahrerlaubnis soll künftig insoweit gleichbehandelt werden. Auch **nach Verzicht auf die Fahrerlaubnis** sollen künftig mit **Neuerteilung** der Fahrerlaubnis alle **Punkte gelöscht** werden. Bisher war nach ausdrücklicher

8 §§ 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b, 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV schreiben zwingend ein Abweichen vom Punktsystem vor (Hentschel/König/Dauer, a.a.O. [Fn. 4], § 4 StVG Rdn. 18).

9 § 4 Abs. 3 S. 1 und 2 StVG-E.

10 § 4 Abs. 2 S. 3 StVG.

Festlegung des Gesetzgebers eine Punktelöschung bei Verzicht auf die Fahrerlaubnis ausgeschlossen,¹¹ da taktische Fahrerlaubnis-Verzichte zur Bereinigung des Punktekontos vermieden werden sollten. Fraglich ist, ob eine Gleichstellung des Verzichts mit der Entziehung und der Anordnung einer Sperre in Bezug auf die Punktelöschung angemessen ist. Denn es würde zu einer Aushöhlung des Punktsystems führen, wenn man sich durch einfachen Verzicht auf die Fahrerlaubnis von allen Punkten befreien könnte. Die Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach Verzicht ist von keinen weiteren Voraussetzungen abhängig, denn aus dem Verzicht kann nicht auf fehlende Kraftfahreignung geschlossen werden. Um die Problematik abzumildern, soll künftig zumindest eine sechsmonatige Sperrfrist für die Neuerteilung und regelhaft eine MPU vorgesehen werden, wenn zum Zeitpunkt der Wirksamkeit des Verzichts mindestens zwei Entscheidungen über einzutragende Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten in Bezug auf den Betroffenen im Register vorhanden waren. Damit ist aber künftig eine Bereinigung des Punktekontos durch Verzicht auf die Fahrerlaubnis möglich. Man muss allerdings akzeptieren, dass u.U. für ein halbes Jahr keine neue Fahrerlaubnis erhalten zu können und vor Neuerteilung eine MPU absolvieren. Dieses Element der Reform ist fragwürdig, weil das Punktsystem geschwächt und in Teilbereichen außer Kraft gesetzt wird, wenn die Handlungsmöglichkeiten der Fahrerlaubnisbehörde nach dem Punktsystem ausgehebelt werden, indem der Mehrfachtäter es selbst in der Hand hat, sein Punktekonto auf den Stand Null zu bringen.

c. Löschung der Punkte mit Neuerteilung nach Ablauf befristeter Fahrerlaubnisse

Problematisch ist, dass alle gesammelten **Punkte** generell mit **jeder Neuerteilung** einer Fahrerlaubnis **entfallen** sollen. Wenn es sich um die Neuerteilung nach Erlöschen einer befristeten Fahrerlaubnis in den C- und D-Klassen handelt, stellt sich die Frage, ob hier nicht eine weitere Möglichkeit geschaffen wird, sich durch ein taktisches Manöver von allen Punkten zu befreien. Man muss bei hohem Punktestand nur abwarten, bis die befristete Fahrerlaubnis erloschen ist und kann dann sofort eine neue Fahrerlaubnis in den C- und D-Klassen beantragen. Mit Neuerteilung wird das Punktekonto auf Null gebracht. Anders als beim Verzicht wird hier keine weitere Hürde für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis vorgesehen.

8. Anhebung von Verwarnungsgeldobergrenze und Eintragungsgrenze

Die vorgesehene **Anhebung der Verwarnungsgeldobergrenze auf 55,00 €** und der **Eintragungsgrenze auf 60,00 €** ist im Grundsatz zu begrüßen, da die seit Jahrzehnten unveränderten Grenzen schon lange nicht mehr in einem angemessenen Verhältnis zur Realität stehen. Warum die ursprünglich geplanten Grenzen von 65 und 70,00 € kurz vor der Befassung des Bundeskabinetts am 12.12.2012 jeweils

11 Amtl. Begründung VkB1. 1998, S. 794; BVerwG, NJW 2011, 1690.

um 10,00 € herabgesetzt worden sind, ist nicht bekannt. Eine Harmonisierung mit der europarechtlich vorgegebenen Grenze von 70,00 € für die grenzüberschreitende Vollstreckung von Bußgeldern erfolgt damit nicht mehr. Problematisch ist, dass das sorgfältig austarierte System der Regelsätze für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr durch die Anhebungen aufgebrochen wird. Die Regelsätze für diejenigen Verkehrsordnungswidrigkeiten, die durch die Anhebung der Eintragungsgrenze nicht mehr erfasst werden würden, aber nicht als geringfügig i.S.v. § 56 Abs. 1 S. 1 OWiG angesehen werden können und wegen ihrer erheblichen Relevanz für die Verkehrssicherheit weiterhin erfasst werden sollen, müssen auf mindestens 60,00 € angehoben werden. Die Regelsätze für Ordnungswidrigkeiten, die künftig nicht mehr erfasst werden sollen, weil sie nach Auffassung des Bundesverkehrsministeriums keine unmittelbare Relevanz für die Verkehrssicherheit haben, werden z.T. ebenfalls angehoben, um einen Ausgleich für den Verzicht auf die Bepunktung zu schaffen. Es müsste in diesem Zusammenhang unbedingt überprüft werden, ob das gesamte System der Regelsätze für die Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten noch in sich stimmig und gerecht ist. Dies wird mit der anstehenden Reform leider nicht erfolgen. Das Bundesverkehrsministerium hat zwar zugesagt, dass eine solche Überprüfung nach der Reform des Punktsystems vorgenommen werden soll. Die Erfahrung mit anderen Gesetzgebungsvorhaben zeigt jedoch, dass man sich da auf längere Zeiträume einstellen muss. Das System der Regelsätze wird somit möglicherweise für eine längere Zeit nicht mehr in sich stimmig sein.

9. Auskunft über den Punktstand an den Betroffenen

Als ein Element der Reform wird eine erleichterte **Auskunft an den Betroffenen** aus dem Register dargestellt (»Erhöhung der Transparenz«). Dazu ist zu sagen, dass sich an dem Recht auf Selbstauskunft im Grundsatz nichts ändern wird und kann, denn dieses Recht ist Ausfluss des informationellen Selbstbestimmungsrechts jeden Bürgers. Es hat nichts mit dem Straßenverkehrsrecht zu tun, sondern ist Datenschutzrecht. Bereits heute ist elektronische Antragstellung beim KBA möglich, sofern der Betroffene einen neuen Personalausweis mit freigeschalteter Online-Funktion hat.¹² Wenn es dabei noch weitere Erleichterungen geben sollte, ist dies zu begrüßen. Günstig wäre es sicherlich auch, wenn das KBA auch auf elektronischem Wege Auskunft über die gespeicherten Daten geben könnte, was heute noch nicht möglich ist. Um diese Verbesserungen einzuführen, brauchen wir aber keine Reform des Punktsystems. Derartige Erleichterungen könnte man auch völlig unabhängig davon einführen.

Täuschen sollte man sich jedenfalls nicht darüber, dass die Auskünfte des KBA zu gespeicherten Daten auch künftig genauso viel oder wenig aussagen werden wie

12 § 1 der 1. FeVAusnVO v. 15.4.2011 (BGBl. I, S. 650); die Regelung soll mit der Reform in § 64 FeV übernommen werden.

bisher. Das KBA kann nur die Daten mitteilen, die im Register erfasst sind. Mit Einführung des Rechtskraftprinzips für die Entstehung der Punkte würde der Inhalt des Registers künftig näher an den tatsächlichen Punktestand heranrücken. Bei Beibehaltung des Tattagprinzips – wie jetzt beabsichtigt – wird der Registerstand aber auch weiterhin den tatsächlichen Punktestand nur sehr eingeschränkt abbilden können. Der Bürger wird jedenfalls auch in Zukunft durch Anfrage beim KBA nicht verlässlich erfahren können, wie viele Punkte er hat.

IV. Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem

Die aufeinander aufbauenden Eingriffsstufen sind aus dem bisherigen Punktsystem übernommen und in Einzelaspekten abgewandelt worden. Hier soll zu drei Elementen Stellung genommen werden.

1. Neues Fahreignungsseminar

a. Wirksamkeit des Fahreignungsseminars

Die Anordnung einer Seminarartteilnahme ist nur vertretbar, wenn zu erwarten ist, dass die Teilnahme an einem derartigen Seminar geeignet ist, zu einer positiven **Verhaltensänderung** bei dem Betroffenen zumindest beizutragen. Das im Eilverfahren neu konzipierte Fahreignungsseminar soll – so das Versprechen des Bundesverkehrsministeriums – einen gegenüber den heutigen Aufbauseminaren deutlich erhöhten Qualitätsstandard gewährleisten und einen deutlichen Gewinn für eine Veränderung des Verkehrs- und insbesondere Fahrverhaltens sowie damit letztlich für die Straßenverkehrssicherheit insgesamt erzielen. Ob das neue Seminar in der Lage sein wird, die Fehlverhaltensmuster der Teilnehmer auch nur ein Stück weit so zu verändern, dass sie sich künftig nach anderen, nachhaltig verinnerlichten Wertmaßstäben verhalten, darf jedoch bezweifelt werden. Das Ministerium sagt selbst, dass durch eine derart kurze Interventionsmaßnahme allenfalls ein Anstoß zu einer Verhaltensänderung erwartet werden kann, nicht aber die nachhaltige Korrektur meist jahrelang eingeschliffener Fehlverhaltensweisen.¹³ Ob dies reicht, um die Betroffenen zu der kostenträchtigen Teilnahme an derartigen Seminaren zu verpflichten, könnte unter verfassungsrechtlichen Maßstäben fraglich sein.

b. Konzeption des Fahreignungsseminars

Der geplante **Aufbau** der Seminare mit verkehrspädagogischen und verkehrspsychologischen Teilmaßnahmen ist im Grundsatz positiv zu bewerten. Als Fortschritt ist auch zu sehen, dass die Durchführung des Fahreignungsseminars in Abhängigkeit von den Zuweisungsdelikten nach einem modularen Konzept erfolgen soll und

¹³ Albrecht/Bartelt-Lehrfeld, DAR 2013, 13 (15).

besser als bisher auf den Einzelfall eingehen kann. Ob die in den Gesetzentwürfen nicht näher konkretisierte Abstimmung der Teilmaßnahmen untereinander¹⁴ funktioniert, wird man erst in der Praxis sehen. Positiv wäre eine engere Verzahnung zwischen dem edukativen und dem psychologischen Teil des Fahreignungsseminars. Die Durchführung der Fahreignungsseminare wird möglicherweise unter erheblichem Zeitdruck erfolgen, denn die vorgegebenen Zeitabstände der einzelnen Module untereinander müssen beachtet werden, das gesamte Seminar muss dabei innerhalb von drei Monaten nach Wirksamkeit der Anordnung absolviert sein.

c. Kosten und Anforderungen des Fahreignungsseminars

Die **Kosten** des neuen Fahreignungsseminars werden deutlich höher sein als die Kosten der heutigen Aufbau-seminare (das Ministerium geht von einer Steigerung von heute etwa 200,00 € auf künftig etwa 600,00 € aus, also immerhin von einer Verdreifachung der Kosten). Höhere Kosten sind in der Sache gerechtfertigt, weil die künftige Beteiligung qualifizierter Psychologen naturgemäß zu höheren Kosten führt. Die höhere Kostenbelastung der Betroffenen stellt gleichwohl bei der Gesamtbetrachtung ein Problem dar, denn die Anzahl der Personen, die sich die Seminarteilnahme schlicht nicht leisten können, deswegen keine Bescheinigung über eine Seminarteilnahme vorlegen und in der Konsequenz ihre Fahrerlaubnis verlieren, wird ansteigen. Es kommt hinzu, dass die neue Seminarkonzeption mit aktiver Mitarbeit und Hausaufgaben bildungsferne Schichten **überfordern** wird, sodass vielfach auch deswegen eine erfolgreiche Seminarteilnahme nicht möglich und die Entziehung der Fahrerlaubnis die Folge sein wird. Dies alles wird nicht nur zu einer höheren Belastung der Fahrerlaubnisbehörden führen. Schwächere soziale Schichten werden zudem eher vom fahrerlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugverkehr ausgeschlossen als heute.

d. Seminarüberwachung

Ein gravierender Kritikpunkt ist die m.E. ungenügend geregelte **behördliche Überwachung** der neuen Fahreignungsseminare. Als Alternative zur behördlichen Überwachung (entweder/oder) wird ein anerkanntes Qualitätssicherungssystem dargestellt.¹⁵ § 34 Abs. 3 Satz 1 FahrIG und § 43 Abs. 3 FeV sollen dagegen vorsehen, dass die Behörde von der Überwachung absehen *kann*, wenn der Anbieter des Fahreignungsseminars sich einem behördlich genehmigten Qualitätssicherungssystem anschließt. Dies passt nicht zusammen. Nicht geregelt ist, unter welchen Voraussetzungen die Länderbehörden Qualitätssicherungssysteme anerkennen können oder müssen, denen sich die Fahrlehrer und Verkehrspsychologen sollen anschließen können. Maßstäbe für die behördliche Anerkennung derartiger Systeme sind in den Entwürfen nicht vorgegeben. Ich erinnere daran, dass eine Verordnung

14 § 4a Abs. 2 Satz 1 StVG-E, § 42 Abs. 1 Satz 2 FeV-E.

15 § 4a Abs. 8 Satz 1 StVG-E, § 31a Abs. 7 FahrIG-E.

nach § 34 Abs. 4 FahrIG über die Anforderungen an Qualitätssicherungssysteme und Regeln für die Durchführung der Qualitätssicherung im Fahrschulbereich nach wie vor nicht erlassen worden ist und auch nicht erlassen werden soll. § 34 Abs. 4 FahrIG soll im Übrigen so geändert werden, dass er nicht mehr die Anforderungen an Qualitätssicherungssysteme umfassen wird.

Die Einzelheiten der Überwachung sollen in § 43 FeV geregelt werden. Dort wird die behördliche Überwachung auf eine reine Formalüberwachung reduziert; eine inhaltliche Überwachung ist nicht vorgesehen. Die Begründung zu § 43 FeV behauptet zwar, dies seien nur die *Mindestanforderungen* an die – wie es dort heißt – »inhaltliche Durchführung der Überwachung der Fahreignungsseminare«. ¹⁶ Der vorgesehene Wortlaut von § 43 FeV sieht jedoch lediglich eine Formalüberwachung vor, zudem noch mit anonymisierten Teilnehmerdaten. Eine inhaltliche Seminarüberwachung dürfte so nicht möglich sein.

2. Anerkennung des freiwilligen Seminarbesuchs

Das Bundesverkehrsministerium hatte in den der letzten Länderanhörung zugrunde liegenden Entwürfen vorgesehen, dass in der 1. Eingriffsstufe mit der Ermahnung auch über die Möglichkeit der freiwilligen Teilnahme an einem Fahreignungsseminar informiert werden soll, und dass die **freiwillige Teilnahme** an einem Fahreignungsseminar bei Erreichen der 2. Maßnahmenstufe **anerkannt** werden soll, wenn die erfolgreiche Teilnahme nicht länger als zwei Jahre zurückliegt. In der 2. Eingriffsstufe sollte also kein Seminarbesuch mehr angeordnet werden, wenn in der 1. Eingriffsstufe ein solches Seminar freiwillig besucht worden ist. Diese Regelung hat nicht überzeugt. Wenn der freiwillige Seminarbesuch in der 1. Eingriffsstufe, also bei einem Punktestand von 4 oder 5 Punkten, wirkungslos bleibt und der Betroffene durch weitere Punkte in die nächste Stufe (6 oder 7 Punkte) kommt, kann es nicht sein, dass dann keinerlei staatliche Reaktion außer der Verwarnung erfolgt. Die Argumentation, es sei nicht sinnvoll, einen weiteren Seminarbesuch anzuordnen, wenn schon der erste Seminarbesuch keine Wirkung gezeigt habe, hat natürlich eine gewisse Logik für sich. Sie offenbart aber auch das Eingeständnis, dass das neue Fahreignungsseminar möglicherweise gar nichts bringen könnte. Diese Regelung wird inzwischen vom Ministerium nicht mehr weiterverfolgt. Es hält aber an dem Hinweis auf die Möglichkeit der freiwilligen Seminarteilnahme bei Ergreifen der Maßnahme auf der 1. Eingriffsstufe fest. Fraglich ist, ob ein solcher Hinweis sachgerecht ist oder ob er zu falschen Vorstellungen bei den Adressaten über die rechtliche Bedeutung eines freiwilligen Seminarbesuchs führen kann.

¹⁶ BR-Drs. 810/12 S. 56.

3. Abschaffung des Punkteabbaus durch freiwillige Maßnahmen

a. Künftig kein Punkteabbau durch freiwillige Maßnahmen

Aus verwaltungsbehördlicher Sicht ist die **Abschaffung** der Möglichkeit des **Punkteabbaus durch freiwillige Maßnahmen** zu begrüßen. Dieses Element des Punktsystems hat nicht nur – wie das Bundesverkehrsministerium anführt – dazu geführt, dass Betroffene die 18-Punkte-Grenze für sich persönlich auf 24 Punkte erhöhen konnten, ohne dass die positive Wirkung freiwilliger Maßnahmen für die Verkehrssicherheit erwiesen war. Die Möglichkeit der Tilgung von Punkten durch freiwillige Maßnahmen hat auch zu der Kompliziertheit des bisherigen Punktsystems beigetragen. Die Berechnung des korrekten Punkteabzugs nach § 4 Abs. 4 StVG war ohne Zweifel fehleranfällig.

b. Begleitetes Fahren ab 17

Das **freiwillige Seminar** soll aber im Zusammenhang mit dem Begleiteten Fahren ab 17 wieder **aufleben**. Die Begleitperson soll nicht nur maximal zwei neue, sondern auch drei neue Punkte haben dürfen, wenn sie in den letzten 6 Monaten freiwillig an einem Fahreignungsseminar teilgenommen hat. Dies ist fragwürdig, nachdem der Bundesverkehrsminister die bisher mögliche freiwillige Seminarpartizipation zum Punkteabbau mit sehr deutlichen Worten für nicht sinnvoll i.S.d. Verkehrssicherheit erklärt hat. Das Bestreben, den Kreis der potentiellen Begleitpersonen für das Begleitete Fahren ab 17 zu erweitern ist zwar ehrenwert. Dies darf aber nicht auf Kosten der Verkehrssicherheit gehen. Schon die Heraufsetzung der heute möglichen 3 Punkte bei der Begleitperson auf künftig 2 neue Punkte, die heute 4-5 Punkten entsprechen, ist ein äußerst fragwürdiger Eingriff in das erprobte Modell des Begleiteten Fahrens ab 17 und muss abgelehnt werden. Der zusätzlich vorgesehene faktische Punkteabbau durch freiwillige Seminarpartizipation, der Personen mit nach heutiger Zählart 6-7 Punkten zu Begleitpersonen beim Begleiteten Fahren ab 17 machen würde, kann erst recht nicht unterstützt werden.¹⁷

V. Übergangsregelungen

Die vorgesehenen Übergangsregelungen beinhalten eine aufwendige **Umstellung** der alten auf die neuen **Punkte** und die Verwaltung der **alten Registereintragungen** noch für fünf Jahre nach den bisherigen Regelungen inklusive Tilgungshemmung. Dies erscheint auf den ersten Blick als bürokratisches Monster, dürfte aber bei der Umstellung von dem alten Punktesystem auf ein gänzlich anders konstruiertes neues Punktsystem unvermeidlich sein.

¹⁷ Kritisch dazu auch Schubert, VD 2013, 25 (26); ders., SVR 2013, 1 (6).

Die politische Ansage war immer, dass die Reform nicht mit einer **Punkte-Amnestie** verbunden sein solle. Eine solche ist aber doch vorgesehen für die künftig nicht mehr bepunkteten Verstöße.¹⁸ Dem kann eine gewisse Logik aber nicht abgesprochen werden.

VI. Mehrbelastung der Fahrerlaubnisbehörden

Die Reform wird durch die folgenden Aspekte zu einer erheblichen Mehrbelastung der Fahrerlaubnisbehörden führen:

Das Bundesverkehrsministerium erwartet bei den Maßnahmen der ersten Eingriffsstufe einen Anstieg, bei den Maßnahmen der zweiten Eingriffsstufe einen deutlichen Anstieg der Fallzahlen, ebenso bei den Anträgen auf Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach Entziehung aufgrund Nichtteilnahme am Seminar. Gegenzurechnen sind die nicht quantifizierbaren Entlastungen bei den Fahrerlaubnisbehörden, die durch Vereinfachungen des Punktsystems entstehen. Per Saldo rechnet das Bundesverkehrsministerium mit höherem Personalbedarf bei den Fahrerlaubnisbehörden, der aber durch Gebührenmehreinnahmen finanziert sei.

Aufbau Seminare sind bisher in Gruppengrößen von mindestens 6 und höchstens 12 Teilnehmern durchzuführen,¹⁹ künftig beträgt die Gruppengröße der edukativen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars maximal 3 Teilnehmer.²⁰ Die verkehrspsychologische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars ist in Einzelsitzungen durchzuführen.²¹ Folglich werden weit mehr Seminare als bisher durchgeführt werden, was zu einer erheblichen Ausweitung der Seminarüberwachung führt.

Künftig soll gesetzlich die Frist von drei Monaten festgelegt werden, in der das Fahreignungsseminar absolviert worden sein muss, spätestens zwei Wochen nach Abschluss des Seminars muss der Behörde die Teilnahme nachgewiesen werden. Bei Nichteinhaltung dieser Fristen ist die Fahrerlaubnis zwingend zu entziehen. Die Behörde kann nicht mehr wie heute die Frist für die Teilnahme am Seminar selbst bestimmen. In Härtefällen können diese Fristen allerdings verlängert werden. Angesichts der Kürze der vorgesehenen gesetzlichen Fristen ist mit einer großen Zahl von Verlängerungsanträgen zu rechnen, deren Bearbeitung zusätzlichen Arbeitsaufwand bei den Fahrerlaubnisbehörden auslösen wird.

Es wurde schon erwähnt, dass die neue Seminarkonzeption wegen der deutlich höheren Kosten und der Anforderungen an aktive Mitarbeit und Hausaufgaben

18 § 65 Abs. 3 Nr. 1 StVG-E.

19 § 35 Abs. 1 Satz 1 FeV.

20 § 42 Abs. 2 Satz 5 FeV-E.

21 § 42 Abs. 6 Satz 3 FeV-E.

dazu führen kann, dass vermehrt Entziehungen der Fahrerlaubnis wegen nicht vorgelegter Teilnahmebescheinigungen erforderlich werden.

Insgesamt führt die Reform somit zu einer **Mehrbelastung der Fahrerlaubnisbehörden**. Die Vorstellung des Bundesverkehrsministeriums, die Finanzierung zusätzlichen Personals dafür sei mit Hilfe der eingenommenen Gebühren unproblematisch, geht an der Realität vorbei. Angesichts der Lage der öffentlichen Haushalte stehen die Behörden von Kommunen und Ländern heute vor der Notwendigkeit, ohne Rücksicht auf das Volumen der zu bewältigenden Aufgaben Personal abzubauen zu müssen. Die Fahrerlaubnisbehörden werden die Mehrbelastung bei realistischer Betrachtung bewältigen müssen, ohne eine Aufstockung des Personals zu erfahren.

VII. Fazit

Positiv zu bewerten sind der Wegfall der Tilgungshemmung, die Vereinheitlichung des Beginns der Tilgungsfristen, der Wegfall des Punkterabatts, die Anhebung von Verwarnungsgeldobergrenze und Eintragungsgrenze – allerdings mit der negativen Folge, dass das System der Regelsätze für geraume Zeit nicht mehr in sich stimmig sein wird – und der grundsätzliche Ansatz des neuen Fahreignungsseminars, wobei allerdings offen ist, ob das neue Seminar geeignet sein wird, nachhaltige Verhaltensänderungen zu bewirken oder zumindest anzustoßen.

Negativ zu bewerten sind die neue Punktebewertung mit ein bis drei Punkten, die Einschränkung von Verfolgungsbehörden und Gerichten bei der Ahndung der Verstöße von Personen, die wiederholt Straftaten und Ordnungswidrigkeiten begehen, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen, die Beibehaltung des Tattagprinzips und der Überliegefrist, die Löschung sämtlicher Punkte bei Neuerteilung auch nach Verzicht und Ablaufen einer befristeten Fahrerlaubnis, die hohen Kosten und die für bildungsferne Schichten nur schwer zu bewältigenden Anforderungen des neuen Fahreignungsseminars, die völlig unzureichend geregelte Überwachung der Fahreignungsseminare, die Heraufsetzung der zulässigen Punktebelastung von Begleitpersonen und die Ermöglichung des faktischen Punkteabbaus durch freiwilligen Seminarbesuch im Zusammenhang mit dem Begleiteten Fahren ab 17, sowie die zu erwartende erhebliche Mehrbelastung der Fahrerlaubnisbehörden, die diese voraussichtlich ohne zusätzliches Personal werden bewältigen müssen.

Die Reform kann damit in der **Gesamtbetrachtung** nicht überzeugen.

VZR-Reform – Verfehlte Transparenz bei vielfacher Verböserung

Dr. Daniela Mielchen
Fachanwältin für Verkehrsrecht, Hamburg

Seit Anfang des Jahres 2012 werden die Reform des Punktsystems und die Neugestaltung des Verkehrszentralregisters unter reger Beteiligung der verschiedenen Ministerien, Berufsverbände und der breiten Öffentlichkeit diskutiert. Ziele der Neuregelung sollen insbesondere die Verbesserung der Verkehrssicherheit, Transparenz und letztlich die Vereinfachung des Systems sein.¹ Nach dem mehrfach überarbeiteten Referentenentwurf zu den Neuregelungen sollen diese Ziele u.a. mit folgenden Maßnahmen erreicht werden.

Eintragungen

Künftig sollen – im Gegensatz zum bisherigen System – nur noch verkehrssicherheitsrelevante Verkehrsverstöße in das sogenannte Fahreignungsregister eingetragen werden. Eintragungen von Verstößen, die keine unmittelbare Bedeutung für die Verkehrssicherheit haben, unterbleiben. Maßstab für die Eintragungsfähigkeit ist dabei die neue Anlage 13 FeV, in welcher sämtliche die Verkehrssicherheit betreffenden Delikte genannt sind. Bei Ordnungswidrigkeiten ist neben der Benennung in Anlage 13 FeV außerdem das Erreichen der neuen Eintragungsgrenze von 60,00 € (bisher 40,00 € erforderlich), während bei Straftaten jede Begehung der in Anlage 13 FeV genannten Taten zu einer Eintragung führt. Lediglich hinsichtlich der Bepunktung von 2 oder 3 Punkten ist dabei zu differenzieren, ob bei der Ahndung die Fahrerlaubnis entzogen bzw. eine isolierte Sperre angeordnet oder nur ein Fahrverbot ausgesprochen wurde.

¹ Vgl. Albrecht, SVR 2012, 81, 85; BR-Drucksache 799/12, S.1 und S. 35 ff. – Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 21.12.2012.

Bepunktung

Im Interesse der Vereinfachung soll das bisherige Punktsystem mit ein bis sieben Punkten durch ein Bewertungssystem mit ein bis drei Punkten abgelöst werden, wobei die Fahrerlaubnis nicht mehr erst bei Erreichen von 18 Punkten, sondern bereits bei 8 Punkten entzogen wird. Es ist vorgesehen, verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten künftig mit einem Punkt und grobe Ordnungswidrigkeiten, bei denen der Bußgeldkatalog ein Regelfahrverbot vorsieht, mit zwei Punkten zu belasten – unabhängig davon, ob auch ein Fahrverbot verhängt wird.

Mit zwei Punkten sollen ferner Verkehrsstraftaten (z.B. Gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr, Gefährdung des Straßenverkehrs, Trunkenheit im Verkehr etc.) eingestuft werden, solange keine Entziehung oder isolierte Sperre angeordnet wird, ebenso wie andere in der Liste genannte Straftaten (z.B. Fahrlässige Tötung und Körperverletzung, Nötigung, Vollrausch, unerlaubtes Entfernen vom Unfallort), bei denen ein Fahrverbot verhängt wurde. Letztlich ist für Straftaten, denen die Entziehung der Fahrerlaubnis oder eine isolierte Sperre folgt, eine Eintragung von drei Punkten geplant.²

Löschungsfristen

Zum Zwecke der Transparenz soll auf die bisher geltende Tilgungshemmung verzichtet und eine jeweils starre Tilgungsfrist je nach Schwere des Verstoßes eingeführt werden.³ Maßgeblich für den Beginn der Fristen ist dabei die Rechtskraft der Entscheidung. Für verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten beträgt diese 2 Jahre, für grobe Ordnungswidrigkeiten, bei denen ein Regelfahrverbot vorgesehen ist, 5 Jahre – unabhängig davon, ob ein Fahrverbot tatsächlich verhängt wird –, ebenso wie für Straftaten ohne Entziehung der Fahrerlaubnis. Für Straftaten mit Entziehung der Fahrerlaubnis soll die Tilgungsfrist 10 Jahre betragen, jeweils zuzüglich einer Überlebensfrist von einem Jahr.⁴

Kritik

Auf den ersten Blick scheinen die vorgenannten Maßnahmen grundsätzlich geeignet, um zur Erreichung der gesteckten Reformziele beizutragen und eine Verein-

2 BR-Drucksache 799/12, S.1 und S.9 – Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 21.12.2012.

3 BR-Drucksache 799/12, S.36 – Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 21.12.2012.

4 Nach BR-Drucksache 799/12 (B), S. 3 f. vom 01.02.2013 ist die vorgesehene Tilgungsfrist für verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten von zwei Jahren zu kurz bemessen. Es seien verlängerte Beobachtungszeiträume erforderlich, damit Fahrignungsdefizite eines Fahrerlaubnisinhabers im Fahrignungs-Bewertungssystem erkannt und Maßnahmen ergriffen werden können. Der Wegfall der Tilgungshemmung sei auch für verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten durch längere Eintragungsfristen zu kompensieren, so dass die Tilgungsfrist zumindest auf 2 Jahre und 6 Monate anzuheben sei.

fachung des Systems herbeizuführen. Besonders der Umstand, dass nur noch verkehrssicherheitsrelevante Verstöße zu einer Eintragung führen sollen und die Tilgungshemmung entfällt, sind zu begrüßen. Bei genauerer Überprüfung ist jedoch festzustellen, dass diese Umstrukturierung deutlich zulasten der Verkehrsteilnehmer geht und diese im Vergleich zum bisherigen System nennenswert benachteiligt.

1. Kritikpunkt: Erhöhung der Buß- und Verwarngelder

Aufgrund der Eintragungsvoraussetzungen, wonach neben der Benennung in Anlage 13 FeV kumulativ das Erreichen der neuen Eintragungsgrenze von 60,00 € erforderlich ist, werden diverse Bußgelder des bestehenden Kataloges von 40,00 € bzw. 50,00 € auf 60,00 € bzw. 70,00 € angehoben.

Hierbei handelt es sich insbesondere um folgende:

Handyverstoß	von 40,00 € auf 60,00 €
Winterreifenpflicht	von 40,00 € auf 60,00 €
Rechtswidriges Verhalten an Schulbussen	von 40,00 € auf 60,00 €
Missachtung der Kindersicherungspflicht	von 40,00 € auf 60,00 €
Fußgängergefährdung im Fußgängerbereich	von 40,00 € auf 60,00 €
HU-Frist um mehr als 8 Monate überschritten	von 40,00 € auf 60,00 €
Verstoß gegen Ladungssicherungsvorschriften	von 50,00 € auf 60,00 €
Zeichen eines Polizeibeamten nicht befolgt	von 50,00 € auf 70,00 €
Fahren ohne Zulassung	von 50,00 € auf 70,00 €
Vorfahrtsverstoß	von 50,00 € auf 70,00 €
Fahren ohne Begleiter als 17-jähriger	von 50,00 € auf 70,00 €

Hinsichtlich der nicht verkehrssicherheitsrelevanten Verstöße, deren Begehung bislang eine Eintragung nach sich zog, die aber nach dem neuen System mangels Benennung in der Anlage 13 FeV nicht mehr eingetragen werden sollen, wird – um den Punktwegfall zu kompensieren – ebenfalls eine Erhöhung vorgenommen.

Hierzu gehören z.B. folgende Delikte:

Rechtswidriges Befahren der Umweltzone	von 40,00 € auf 80,00 €
Fehlendes Kennzeichen	von 40,00 € auf 60,00 €
Kennzeichen abgedeckt – Glas, Folie –	von 50,00 € auf 65,00 €
Verstoß gegen Fahrtenbuchauflage	von 50,00 € auf 65,00 €
Behinderung durch Parken in Feuerwehrezufahrt	von 50,00 € auf 65,00 €
Sonn- und Feiertagsverbot für LKW	von 380,00 € auf 570,00 €

Als Folge der neuen Eintragungsgrenze von 60,00 €, wird gleichzeitig die Verwarnungsgeldobergrenze von 35,00 € auf 55,00 € angehoben. Damit verteuern sich die Buß- und Verwarngelder zu einem großen Teil um 50-70 %. Diese Erhöhung mag bei

Mehrfachtätern gerechtfertigt sein. Doch auch an sich rechtstreue Verkehrsteilnehmer geraten hin und wieder einmal mit der Straßenverkehrsordnung in Konflikt. Bei diesen stellt sich eine derartige Verteuerung der Bußgelder als zu scharf dar. Darüber hinaus dient diese Anhebung keinem der mit der Reform verfolgten Ziele. Auch wenn die Befürworter der Bußgelderhöhungen der Ansicht sind, diese Anpassung sei schon seit Jahren überfällig,⁵ ist dies allein kein Grund, aus dem sich die Richtigkeit dieser Maßnahme ergibt. Zudem dürfte eine derart erhebliche und pauschale Erhöhung sicher nicht die Einkommensentwicklung der letzten Jahre widerspiegeln.

Vollkommen unverständlich ist jedoch die kompensatorische Bußgeldverteuerung für jene Vergehen, für die aufgrund ihrer mangelnden Gefährlichkeit zukünftig keine Punkte mehr vorgesehen sind. Es ist zu begrüßen, den Punkteeintrag an das Risiko der Verkehrssicherheitsbeeinträchtigung zu knüpfen und mit diesem Verständnis unsinnige Punkte entfallen zu lassen. Warum aber muss einem sinnvollen Gedanken, der einen Bonus zur Folge hat, notwendig ein Malus zur Kompensation folgen?

2. Kritikpunkt: Kostenerhöhung für das Fahreignungsseminar und Wegfall eines Punkterabatts

Der wesentlichste Einschnitt zum Nachteil der Verkehrsteilnehmer ist die fehlende Möglichkeit im neuen System zum Punkteabbau. Nach bisherigem Recht konnte man durch Teilnahme an einem freiwilligen Aufbauseminar bei einem Punktestand bis 8 Punkten einen Punkteabbau von 4 Punkten und bei einem Punktestand von 9 – 13 einen Punkteabbau von 2 Punkten erzielen. Hat man hiervon keinen Gebrauch gemacht, konnte selbst noch bei Erreichen von 14-17 Punkten in Kombination mit einer verkehrspsychologischen Beratung ein Punkteabbau von 2 Punkten erfolgen. Diese Möglichkeiten wurden ersatzlos gestrichen.

Als Begründung wird angeführt, Studien hätten ergeben, dass die Teilnahme an dem bisher vorgesehenen Aufbauseminar aufgrund der hohen Rückfallquote keine geeignete Maßnahme sei, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Vielmehr hätten sich die Verkehrssünder durch die Teilnahme an den Aufbauseminaren einen Punkterabatt erkaufte und sich danach in vielen Fällen weiter verkehrswidrig verhalten.⁶

Zwar wurde nun ein neues – stark verteuertes – Fahreignungsseminar entwickelt, welches sich aus je einer verkehrspädagogischen und einer verkehrspsychologischen Teilmaßnahme zusammensetzt und in welchem – auch durch Hausarbeiten – deutlich besser auf den einzelnen Verkehrssünder eingegangen werden soll. An die

5 Vgl. auch BR-Drucksache 799/12, S.40 – Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 21.12.2012.

6 BR-Drucksache 799/12, S. 36 – Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 21.12.2012.

Durchführung dieses Seminars wird jedoch im Gegensatz zur bisherigen Praxis, kein Punkterabatt mehr geknüpft.

So sieht das neue System folgende Stufen vor:

Bei einem Punktestand von 1 – 3 Punkten gibt es lediglich eine sog. Vormerkung, d.h. es wird keine Maßnahme eingeleitet.

Bei einem Punktestand von 4 oder 5 Punkten kommt die erste Eingriffsstufe zum tragen, in welcher der Fahrerlaubnisinhaber über seinen Punktestand informiert, ermahnt und auf die Möglichkeit hingewiesen wird, freiwillig an einem Fahrreignungsseminar teilzunehmen. Ein Punkterabatt kann durch die Teilnahme nicht erzielt werden. Lediglich das begleitete Fahren mit 17 soll nach Absolvierung auch bei einem Punktestand von 3 Punkten (statt ansonsten 2) möglich sein.⁷

Die zweite Eingriffsstufe erfolgt bei Erreichen von 6 oder 7 Punkten. Es ergeht eine Verwarnung, verbunden mit der Anordnung, an einem Fahrreignungsseminar teilzunehmen. Die Teilnahme ist obligatorisch und ein Punkterabatt weiterhin nicht möglich. Sollte der Fahrerlaubnisinhaber zuvor freiwillig an einem Fahrreignungsseminar teilgenommen haben, ist dieses nicht anzurechnen. Er muss noch einmal teilnehmen.⁸ Unterbleibt die Teilnahme, folgt der Entzug der Fahrerlaubnis.

Bei 8 Punkten ist die 3. Eingriffsstufe erreicht und die Fahrerlaubnis wird entzogen.

Es ist sicherlich zu begrüßen, dass ein neues Fahrreignungsseminar entwickelt wurde, vorausgesetzt, der jeweilige Verkehrssünder wird hierdurch tatsächlich individueller beraten und betreut. Allerdings werden aufgrund der neu eingeführten verkehrspsychologischen Teilmaßnahme die Kosten für ein solches Seminar künftig ca. 600,00 € betragen, während die bisher angebotenen Aufbaueminare maximal ca. 200 – 400,00 € kosteten. Insbesondere vor dem Hintergrund dieser immensen Kosten ist es jedoch umso weniger nachvollziehbar, dass an die frühzeitige Teilnahme eines solchen Seminars kein Bonus mehr geknüpft werden soll. Der Verkehrsteilnehmer konnte sich bislang bis zum Erreichen von 13 Punkten damit auseinandersetzen, ob er sich mittels eines freiwilligen Aufbaueminars fremder Hilfe bedient, um zukünftig Verstöße vermeiden zu können. Natürlich bestand aufgrund des damit verbundenen Punkterabattes ein großer Anreiz, dies zu tun, was jedoch

7 BR-Drucksache 810/12, S.61 – Neunte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 21.12.2012.

8 Albrecht, in der mündlichen Anhörung der Verbände vom 09.11.2012 zum Referentenentwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze sowie Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, S. 9 des Wortprotokolls vom 22.11.2012 anders noch: Übersicht zum wesentlichen Inhalt der Neuregelungen zum Referentenentwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze, Stand: 29.10.2012 – S. 9, wonach die freiwillige Teilnahme an einem Fahrreignungsseminar bei Erreichen (Tatdatum) der 2. Maßnahmenstufe (Verwarnung) anerkannt werden sollte, wenn die erfolgreiche Teilnahme nicht länger als 2 Jahre zurückliegt (Datum der Ausstellung).

auch durchaus positiv bewertet werden könnte. Dies gilt zumindest dann, wenn man derartigen Seminaren nicht vollständig die Wirksamkeit abspricht. Vor dem Hintergrund, dass man – nach Verbesserung der Lerninhalte – an einem verpflichtenden Seminar bei Erreichen eines gewissen Punktestandes festhält, muss davon ausgegangen werden, dass die Verfasser des vorliegenden Referentenentwurfes die Möglichkeit des positiven Einwirkens auf den Täter durch ein Seminar erkennen und befürworten und es gerade nicht für sinn- und wirkungslos halten. Bedenkt man, dass die Kosten für das neue Fahreignungsseminar mit 600,00 € auch noch um rund 300,00 € höher sein sollen, dürfte zukünftig kaum noch ein Verkehrsteilnehmer darüber nachdenken, sich freiwillig einer solchen Maßnahme zu unterziehen. Dies wird in Kauf genommen, obwohl eine freiwillige und frühe Teilnahme aufgrund der das Verkehrsverhalten bessernden Wirkung, wünschenswert sein sollte. Auch im Interesse der Verkehrssicherheit wäre ein Punkterabatt also sinnvoll.

Hinzu kommt, dass die freiwillige Teilnahme an dem Seminar bei weiteren Verstößen und dem Erreichen der zweiten Eingriffsstufe mit verpflichtendem Seminar nicht einmal angerechnet, sondern eine erneute Teilnahme angeordnet wird. In diesen Fällen hätte sich dann aber bereits gezeigt, dass auch das verbesserte Fahreignungsseminar zu keiner maßgeblichen Änderung des Fahrverhaltens führt, so dass erhebliche Zweifel an der Sinnhaftigkeit einer erneuten Teilnahme bestehen könnten.

Auch die weitere Argumentation der Befürworter des neuen Fahreignungs-Bewertungssystems, die Abschaffung des Punkterabatts diene erheblich der Vereinfachung⁹, hat wenig Überzeugungskraft. Derzeit stellt sich die Situation so dar, dass aufgrund des geltenden kombinierten Tattags- und Rechtskraftprinzips oft erst im Nachhinein sicher gesagt werden kann, wie viele Punkte der Verkehrsteilnehmer bei Teilnahme an einem Aufbauseminar tatsächlich abbaut. Denn hat er vor Beendigung des Seminars noch eine Tat begangen und wird später hierfür rechtskräftig verurteilt, mit der Folge, dass er zum maßgeblichen Zeitpunkt (Tattag) nicht mehr nur 7 Punkte, sondern schon 9 Punkte hatte, baut er letztlich nicht 4 sondern nur 2 Punkte ab. Im Register werden allerdings erst einmal 4 Punkte gutgeschrieben, weil die letzte Tat noch nicht bekannt ist. Sicher behindert dies die gewünschte Transparenz und führt zu Mehrarbeit. Vor dem Hintergrund jedoch, dass die fehlende Abbaumöglichkeit die Zahl der Fahrerlaubnisentziehungen und die häufig damit einhergehenden erheblichen privaten und beruflichen Probleme nennenswert ansteigen lassen wird, steht der Wunsch nach einer hierdurch zu steigernden Transparenz in keinem angemessenen Verhältnis.

Einige Berufsgruppen werden mit dem Wegfall des Punkterabattes größere Probleme bekommen. So ist es bei Taxi- oder Busfahrern für die Verlängerung

9 Albrecht, in der mündlichen Anhörung der Verbände vom 09.11.2012 zum Referentenentwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze sowie Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, S. 32 f. des Wortprotokolls vom 22.11.2012.

ihrer Lizenz oder Berechtigung erforderlich, dass ein bestimmter Punktstand nicht überschritten wird. Geschieht dies, muss an einer MPU teilgenommen werden, welche für manche Charaktere auch ohne besonderes verkehrsrechtliches Gefahrenpotential – wie aus der Praxis bekannt ist – eine ganz erhebliche Hürde darstellen kann.

Während hier bislang die Möglichkeit bestand eine MPU zu vermeiden, indem ein Aufbauseminar mit Punkterabatt durchgeführt wurde, ist nun zu befürchten, dass eine Reihe von Fahrern eine MPU nicht besteht und erst einmal arbeitslos wird. Ähnlich sieht es bei Piloten aus, welche ebenfalls bei Verlängerung ihrer Fluglizenz einen Auszug aus dem Verkehrszentralregister vorlegen müssen. Sind dort Eintragungen vorhanden, kann die Verlängerung der Lizenz unterbleiben. Der Wegfall des Punkterabatts würde hier einen einschneidenden Eingriff in die Berufsausübung darstellen.

3. Kritikpunkt: Verlängerung der Tilgungsfristen

Ebenfalls einschneidend ist die vorgesehene Verlängerung der Tilgungsfristen für einige Verfehlungen. Wie eingangs ausgeführt, sollen die Tilgungsfristen für verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten wie bisher 2 Jahre, für grobe Ordnungswidrigkeiten aber 5 Jahre betragen. Letztere entspricht im heutigen System der Maximalfrist, welche nur bei Vorliegen mehrerer rechtskräftig festgestellter Ordnungswidrigkeiten und dadurch eintretender Tilgungshemmung zum Tragen kommt. Zwar soll die Tilgungshemmung, welche bislang dafür sorgte, dass bei Begehung einer weiteren Ordnungswidrigkeit innerhalb der Tilgungsfrist von zwei Jahren und Eintragung der Entscheidung innerhalb der einjährigen Überliegefrist die Tilgung gehemmt wird, künftig entfallen.¹⁰ Doch dürfte diese Maßnahme nicht dazu geeignet sein, den Nachteil angemessen zu kompensieren, den der Verkehrsteilnehmer bei groben Ordnungswidrigkeiten nun durch die von Anfang an bestehende Maximalfrist erleidet. Dies insbesondere wenn man bedenkt, dass der Fahrlässigkeitsvorwurf bezüglich der Taten, die mit 1 Punkt bewertet und der Taten, die mit 2 Punkten ins Register eingetragen werden sollen, häufig nicht weit voneinander abweicht. So ist beispielsweise an die Fälle zu denken, in denen aufgrund eines Augenblicksversagens ein qualifizierter Rotlichtverstoß begangen wird. Während derjenige, der – möglicherweise sogar vorsätzlich – einen einfachen Rotlichtverstoß begeht, nur eine Eintragung von einem Punkt mit einer Tilgungsfrist von 2 Jahren bekommt, erhält derjenige, der aufgrund geringeren Verschuldens einen qualifizierten Rotlichtverstoß begeht, zwei Punkte mit einer Tilgungsfrist von 5 Jahren. Hinsichtlich des Verkehrsteilnehmers, für den die Tilgungsfrist 5 Jahre beträgt, bedeutet dies eine deutliche Schlechterstellung bei nicht nennenswert schwererem Verstoß.

¹⁰ BR-Drucksache 799/12, S. 43 – Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 21.12.2012.

4. Kritikpunkt: Absenkung der Höchstgrenze von 18 auf 8 Punkte

Letztlich ist auch die Absenkung der Höchstgrenze von 18 auf 8 Punkte zu kritisieren. Bislang galt ein Betroffener gemäß § 4 Abs. 3 Nr. 3 StVG als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, wenn sich 18 oder mehr Punkte addiert hatten, mit der Folge, dass die Fahrerlaubnis zu entziehen war. Nunmehr soll die Ungeeignetheit bereits bei Erreichen von 8 Punkten angenommen werden. Gerade Viel- und Berufskraftfahrern droht also wesentlich schneller der Verlust der Fahrerlaubnis, als bisher. Dies wird nur unmaßgeblich von der entfallenden Tilgungshemmung abgeschwächt.

LKW-Fahrer z.B. treffen vor Fahrtantritt über 100 Prüf- und Kontrollpflichten, die aufgrund sich fortbildenden Rechts stetig ansteigen. Je nach Art der Beladung und des beförderten Guts kann bei jeder Fahrt die Gefahr bestehen, dass ein Verstoß gegen die StVO begangen wird, ohne dass der Fahrer dies zwingend zu verantworten hat. Geringfügige Überschreitungen des zulässigen Gesamtgewichts, weil bei der Beladung keine Waage vorhanden war oder mangelnde Ladungssicherung, obwohl der Fahrer nach bestem Wissen und Gewissen handelte, sind täglich vorkommende Delikte, die jeweils zur Eintragung von mindestens einem Punkt führen. Berücksichtigt man nun, dass ein LKW-Fahrer jährlich durchschnittlich 120.000 km zurücklegt, wird deutlich, welche Gefahr die Absenkung auf 8 Punkte mit sich bringt. Gleiches gilt für Außendienst-mitarbeiter oder alle übrigen Vielfahrer, die allein durch die hohe Fahrleistung proportional öfter in die Gefahr geraten, einen – oft nur geringfügigen und nicht immer vermeidbaren – Verstoß gegen die Straßenverkehrsvorschriften zu begehen.

Sicherlich ist von diesen Berufsgruppen in besonderem Maße zu erwarten, dass sie sich verantwortungsbewusst im Straßenverkehr verhalten. Dennoch wird es hier vergleichsweise häufiger zu Verstößen kommen, mit der Folge, dass die Höchstgrenze deutlich schneller erreicht wird. Berücksichtigt man nun noch, dass die Verteuerung des Seminars sicherlich dazu führt, dass manche die Kosten von 600,00 € für ein verpflichtendes Seminar auf der zweiten Eingriffsstufe nicht aufbringen können, führt dies in vielen Fällen zu einem Führerscheinvverlust bereits ab 6 Punkten.

Verschärft wird die Situation der Vielfahrer noch durch die entfallende Punkteabbaumöglichkeit. Bei Berufskraftfahrern wird mit der Fahrerlaubnis auch die Existenzgrundlage entzogen. Dies betrifft nicht selten die ganze Familie. Die Reform bedeutet hier eine ganz erhebliche und nicht mehr im Verhältnis stehende Verböserung für diesen Personenkreis.

5. Kritikpunkt: Tattagprinzip vs. Rechtskraftprinzip

Es wurde die Chance vertan, dass durch die Rechtsprechung in der Vergangenheit aufgehobene Rechtskraftprinzip gesetzlich festzuschreiben und es damit in der Praxis wieder einzuführen. Im Gegensatz zum vorgesehenen kombinierten Tattags- und Rechtskraftprinzip hätte dies zu der gewünschten Transparenz geführt.

Die Kombination von Tattag und Rechtskraft bedeutet, die Punkte nach Rechtskraft rückwirkend auf den Tattag einzutragen, aber erst ab Rechtskraft den Lauf der Tilgungsfrist beginnen zu lassen. Nach wie vor kann dann also der Punktstand nicht unmittelbar abgerufen, sondern nur rückblickend festgestellt werden. Die Beibehaltung dieses Prinzips bedingt also zwangsweise eine Intransparenz. Von den Reformern wird dies zur Vermeidung der Einlegung taktischer Rechtsmittel in Kauf genommen.

Tatsächlich führt die Kombination von Tattags- und Rechtskraftprinzip zu einer Schlechterstellung der Rechtssuchenden, was vor dem Hintergrund der durch unser Rechtssystem in jeder Hinsicht zu schützenden Unschuldsvermutung zumindest bedenklich ist. Die Folgen einer verlängerten Tilgungsfrist könnten einen vermeintlichen Verkehrssünder durchaus von der Einlegung eines die Tilgung verzögernden Einspruchs abhalten. Es ist nicht auszuschließen, dass einige ihr Recht auf Verteidigung aufgrund der damit einhergehenden späteren Tilgung aufgeben, trotz möglicher Erfolgsaussichten.

Auch in Fällen in denen ein Freispruch ausgeschlossen, jedoch eine Verringerung der Geldbuße aufgrund geringerer Schuld oder schlechter finanzieller Verhältnisse sehr wahrscheinlich ist (die Unschuldsvermutung also nicht tangiert wäre), mag man sich aufgrund des verlängerten Fristenlaufs und seiner Konsequenzen gegen die Inanspruchnahme rechtsstaatlicher Möglichkeiten entscheiden. Diese Ausgestaltung der Reform ist daher ebenfalls überaus kritikwürdig.

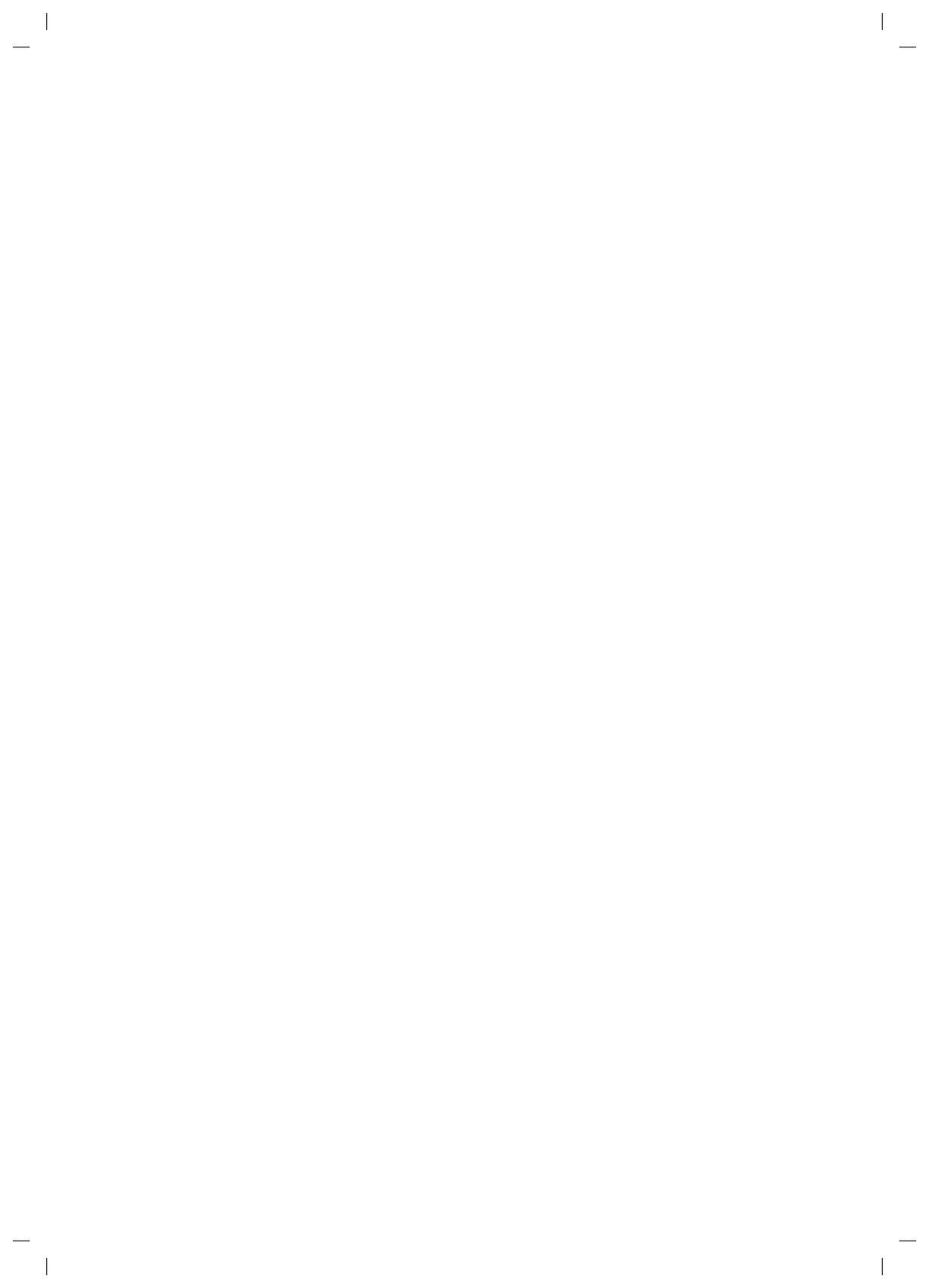
Fazit

Eine Vereinfachung des Systems und damit eine Verbesserung ist sicherlich darin zu sehen, dass zukünftig auf die Tilgungshemmung verzichtet werden soll und nur noch verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten eingetragen werden. Die gleichzeitig eingeführten Verschlechterungen, wie die Anhebung der Buß- und Verwargelder, der Wegfall des Punkterabattes, die Verteuerung der Fahreignungsseminare, die Verlängerung der Tilgungsfristen bei groben Ordnungswidrigkeiten, die Absenkung der Höchstgrenze des Systems von 18 auf 8 Punkte sowie die Festschreibung des kombinierten Tattags- und Rechtskraftprinzips, stehen dazu in keinem Verhältnis.

Insgesamt ergeben sich für die in das Register einzutragenden Personen durch die Reform in ihrer jetzigen Ausgestaltung somit eine Reihe von Verschlechterungen, die zum erreichten – ohnehin stark abgeschwächten – Ziel außer Verhältnis stehen.

Es bleibt zu hoffen, dass Nachbesserungen vorgenommen werden, um den zu erwartenden Anstieg der Fahrerlaubnisentziehungen zu begrenzen.

Änderungen zumindest bezogen auf die Einführung eines freiwilligen Seminares auf einer früheren Punktstufe mit der Möglichkeit zum Punkteabbau sowie die Wiedereinführung des Rechtskraftprinzips sind unbedingt zu empfehlen.



Vorteile des Rechtskraftprinzips

Dietmar Zwerger

Vorsitzender Richter am Verwaltungsgericht München, 5. Kammer, München

Zweck der Neuregelung des Punktsystems nach § 4 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) ist die Schaffung einer einfacheren, gerechteren und transparenteren Regelung.¹

Mit der Neuregelung des Punktsystems soll auf ein kombiniertes Tattags- und Rechtskraftprinzip abgestellt werden, das den bisherigen Regelungen entspricht, aber auf die Tilgungshemmung verzichtet.² Da in § 4 Abs. 3 StVG nicht geregelt ist, wann sich die Punktestände ergeben, bei deren Erreichen bzw. Überschreiten die Behörde die nach dem Punktsystem vorgeschriebenen Maßnahmen zu ergreifen hat, war diese Frage bis zu den maßgeblichen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts umstritten.³ Das Bundesverwaltungsgericht hat das »Tattagprinzip«⁴ als maßgeblich für das Ergreifen der Maßnahmen dargestellt.

Als Hauptargument für die Anwendung des »Tattagprinzips«⁵ wird angeführt, dass dadurch eine möglichst frühzeitige Einwirkung auf den Betroffenen erfolgen soll.⁶ Dieser

-
- 1 Vgl. zu den generellen Zielen des Bundesverkehrsministeriums für die Reform des Verkehrszentralregisters Albrecht, SVR 2012, 81/85.
 - 2 Referentenentwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze, Stand: 29.10.2012 – Referentenentwurf, S. 33 – darauf aufbauend: Gesetzesentwurf der Bundesregierung eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze, Bundesrats-Drucksache 799/12 – BR Drs. 799/12 –, Stand: 21.12.2012.
 - 3 Vgl. Zwerger, ZfS 2009, 128.
 - 4 BVerwG vom 25.9.2008, 3 C 3.07, BVerwGE 132, 48; vom 25.9.2008, 3 C 34.07, DAR 2009, 104; BayVGH vom 14.12.2005, DAR 2006, 169; Kalus, VD 2007, 166/196; Müller, NJ 2003, 556.
 - 5 Auf den »Tattag« wird in der Norm etwa ausdrücklich abgestellt in § 2a Abs. 2 Satz 1 StVG – Fahrerlaubnis auf Probe –, § 65 Abs. 4 Satz 2 StVG – Übergangsvorschrift –, § 4 Abs. 2 Satz 2 BKatV – Regelfahrverbot –.
 - 6 Siehe Nachweise in Fn. 4. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass beim Bekanntwerden einer Zuwiderhandlung bei der Behörde und der Anordnung der entsprechenden Maßnahmen nach dem Punktsystem zwischenzeitlich bereits eine weitere Zuwiderhandlung erfolgt sein kann, es also durchaus sein kann, dass die Maßnahme der Behörde vergeblich war, vgl. Dauer, NZV 2007, 593/597 f.

Aspekt ist sicherlich gerechtfertigt, doch nicht der einzige, der bei dieser Problematik mit bedacht werden muss. Ohne die Diskussion in einzelnen nachzeichnen zu wollen, ist aber zu konstatieren, dass es vor den Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts vom 25. September 2008⁷ durchaus gewichtige Stimmen gab, die sich für das »Rechtskraftprinzip« ausgesprochen haben.⁸ Da in der Neuregelung ausdrücklich vorgesehen ist, weiter auf das »Tattagprinzip« abzustellen,⁹ sollen einige kritische Punkte bei der Anwendung des »Tattagprinzips« und die Vorteile des »Rechtskraftprinzips« in den Blick genommen werden.

I. Ergeben von Punkten vor rechtskräftiger Sanktion eines Verkehrsverstößes

Wird für Maßnahmen nach dem Punktsystem bereits auf die festgestellte Zuwiderhandlung abgestellt, steht damit noch nicht fest, dass sich der Führerscheininhaber tatsächlich verkehrswidrig verhalten hat. Damit wird aber in Kauf genommen, dass auf ein Verhalten abgestellt wird, das dem Einzelnen möglicherweise wie von der Behörde festgestellt tatsächlich nicht zur Last gelegt werden kann. Eine für den Betroffenen bis zum Entzug der Fahrerlaubnis reichende und damit u.U. einschneidende verwaltungsbehördliche Maßnahme auf nicht endgültig gesicherter Tatsachengrundlage zu treffen, ist nicht angemessen. Erst die rechtskräftig festgestellte Zuwiderhandlung stellt eine hinreichend sichere Basis für behördliche Maßnahmen dar. Zudem widerspricht ein verwaltungsrechtliches Anknüpfen an noch nicht rechtskräftige Sanktionsentscheidungen der Unschuldsumutung.¹⁰ Zudem kann das dazu führen, dass eine Maßnahme nach dem Punktsystem von der Behörde aufgrund des sich nach dem »Tattagprinzip« ergebenden Punktestandes ergriffen werden musste, die zugrunde liegende Sanktion eines Verkehrsverstößes bei einer Überprüfung keinen Bestand hat. Die von der Führerscheinbehörde getroffene Reaktion muss dann zurückgenommen werden, da sie rechtswidrig ist.¹¹

7 Siehe Nachweise in Fn. 4.

8 Rechtsprechung: OVG NRW vom 21.1.2003, NJW 2003, 1472; VGH BW vom 9.1.2007, DAR 2007, 412; NdsOVG vom 24.1.2007, NZV 2007, 265; vgl. Dauer in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Auflage 2011, Rdn. 24 zu § 4 StVG; ders., NZV 2007, 593; Janker, SVR 2004, 4; ders., DAR 2007, 374; ders., DAR 2008, 349; Geiger, DAR 2001, 493.

9 § 4 Abs. 5 Satz 2 des StVG soll nach dem Gesetzentwurf – Fn. 2 – lauten: »Sie (scil. die nach Landesrecht zuständige Behörde) hat für das Ergreifen der Maßnahmen nach Satz 1 auf den Punktestand abzustellen, der sich zum Zeitpunkt der Begehung der letzten zur Ergreifung der Maßnahme führenden Straftat oder Ordnungswidrigkeit ergeben hat.«

10 Dauer, a.a.O. (Fn. 8), S. 598.

11 Die nach §/Art. 48 der Landes-Verwaltungsverfahrensgesetze in das Ermessen der Behörde gestellte Rücknahme verdrängt sich dabei zu einer Rücknahmepflicht, vgl. Zwinger, a.a.O. (Fn. 3), S. 128/129; zu einer Korrektur der Maßnahme der Führerscheinbehörde im verwaltungsprozessualen Beschwerdeverfahren, wenn zu diesem Zeitpunkt die Sanktion aufgehoben wurde vgl. OVG NRW vom 24.1.2008, DAR 2008, 540.

Demgegenüber kann nicht angeführt werden, dass das »Rechtskraftprinzip« zu willkürlichen Ergebnissen führen würde, da nicht an das objektivierbare Ereignis des Tattags angeknüpft werde. Denn die Inanspruchnahme von Rechtsmitteln ist in einem Rechtsstaat das verfassungsmäßig garantierte Recht des Bürgers (vgl. Art. 19 Abs. 4 Satz 1 des Grundgesetzes/GG).

II. Auseinanderfallen von Tattag und Rechtskraft

Durch das Abstellen auf das »Tattagprinzip« ergibt sich der Punktstand außerhalb des Fahreignungs- oder Verkehrszentralregisters, da nur rechtskräftige gerichtliche oder unanfechtbare behördliche Entscheidungen in das Register eingetragen werden (§ 28 Abs. 3 StVG). Das Auseinanderfallen von Tattag und Rechtskraft kann ganz erhebliche Zeiträume umfassen. Für den Betroffenen ist es nur schwer möglich, seinen Punktstand in Erfahrung zu bringen. Dieses System ist für den Betroffenen sehr intransparent und mitunter schwer zu vermitteln. Hinzu kommt, dass der Gesetzgeber die Bindung der Behörde bei der verwaltungsrechtlichen Entscheidung an die rechtskräftige Entscheidung über die Straftat oder die Ordnungswidrigkeit in § 4 Abs. 3 Satz 2 StVG angeordnet hat. Auch das legt nahe, erst die rechtskräftige Sanktionsentscheidung eines Verkehrsverstößes den führerscheinrechtlichen Maßnahmen zugrunde zu legen.

III. Fehlerquelle im Verwaltungsvollzug

Der Verwaltungsvollzug wird durch das Abstellen auf zwei Fristen auch erheblich erschwert. So muss bei jeder Mitteilung einer festgestellten Zuwiderhandlung geprüft werden, wie hoch der Punktstand im Fahreignungs- bzw. Verkehrszentralregister ist, der auf rechtskräftigen Entscheidungen beruht, und der Punktstand zum jeweiligen Tattag. Dabei ist auch zu beachten, dass die Verkehrsbehörde i.d.R. von den begangenen Verkehrsverstößen erst durch die Eintragung der Sanktion im Register Kenntnis erlangt. Diese komplizierte zweistufige Berechnung in einem massenweisen Verwaltungsvollzug führt zu Unsicherheiten und ist eine nicht zu vernachlässigende Fehlerquelle.

Hinzu kommen derzeit noch weitere – komplizierte – Regelungen bei der Berechnung der Tilgungsfristen im Fahreignungs- bzw. Verkehrszentralregister:

Bereits der Anlauf der Tilgungsfristen unterscheidet sich je nachdem, ob es sich um eine strafgerichtliche Entscheidung (§ 29 Abs. 4 Nrn. 1 und 2 StVG – Tag der Entscheidung) oder um eine Bußgeldentscheidung handelt (§ 29 Abs. 4 Nr. 3 StVG). Auch ist eine »Anlaufhemmung« zu beachten, die so lange (maximal fünf Jahre) greift, wie ein Betroffener nicht am Straßenverkehr teilnimmt (§ 29 Abs. 5 Satz 1 StVG). Die größten Schwierigkeiten in der Praxis ergeben sich bei der Anwendung der Vorschriften über die Tilgungshemmung: Nach § 29 Abs. 6 Satz 1 StVG muss die Tilgungsreife der jüngsten Entscheidung abgewartet werden, bevor

auch ältere Eintragungen gelöscht werden können. Das wird dadurch modifiziert, dass die Tilgung einer Eintragung wegen einer Straftat durch die Eintragung einer Ordnungswidrigkeit nicht gehemmt wird (§ 29 Abs. 6 Satz 3 StVG). Die Eintragung einer Entscheidung wegen einer Ordnungswidrigkeit – mit Ausnahme von Entscheidungen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG – wird spätestens nach Ablauf von fünf Jahren getilgt (§ 29 Abs. 6 Satz 4 StVG). Auch die »Überliegefrist« in § 29 Abs. 6 Satz 2 StVG macht die Berechnung des Punktestandes sehr kompliziert: Damit nicht durch die Verzögerung beim Eintritt der Rechtskraft einer bereits begangenen, aber noch nicht in das Register eingetragenen Zuwiderhandlung ein Anreiz für das Einlegen »taktischer« Rechtsmittel geschaffen wird, wird die alte Eintragung für ein Jahr weitergeführt um zu sehen, ob es zu einer Neueintragung für eine vor Eintritt der Tilgungsreife bereits begangene Zuwiderhandlung kommt.

In der gerichtlichen Praxis war eine falsche Berechnung zu Ungunsten des Fahrerlaubnisinhabers festzustellen, wobei weitaus häufiger die Fälle im Vordergrund stehen, in denen aufgrund der falschen Berechnung der Verkehrsbehörden die vom Gesetz zwingend zu ergreifenden Maßnahmen zu spät – erst nach einer oder mehreren auf die eigentlich auslösende Zuwiderhandlungen folgende – angeordnet wurden. Angesichts des erheblichen Zeitdrucks, unter dem die Mitarbeiter in den Verkehrsbehörden regelmäßig stehen, ist dieser Befund nicht verwunderlich. Auch bei sorgfältiger Herangehensweise der mit dem Vollzug befassten Beschäftigten lassen sich bei dem Nebeneinander von Tattags- und Rechtskraftberechnung angesichts der heutigen Rahmenbedingungen in der Verwaltung, die unter einem erheblichen Kostendruck steht – Fehlberechnungen nicht vermeiden. Dabei muss auch beachtet werden, dass bei Berechnungen nach dem Punktsystem beim Ergreifen von Maßnahmen häufig Fälle zu bearbeiten sind, in denen zehn und mehr Eintragungen vorliegen, die sich also als äußerst komplex darstellen.

Gerade die Schwierigkeiten aller Beteiligten mit den Regelungen hinsichtlich des Punktsystems war mit der ausschlaggebende Gesichtspunkt dafür, dass der Arbeitskreis VII (»Probleme mit den Punkten«) des 47. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2009 eine Vereinfachung des derzeitigen Punktsystems, insbesondere hinsichtlich der Regelungen über die Tilgungshemmung und die Überliegefrist als dringend erforderlich empfohlen hat.¹² In der Koalitionsvereinbarung von CDU, CSU und FDP vom 26. Oktober 2009 für die 17. Legislaturperiode des Deutschen Bundestags wurde das Thema aufgegriffen: »Das Punktesystem beim

12 Empfehlungen des 47. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2009, Arbeitskreis VII »Probleme mit den Punkten«, 47. VGT 2009, 11: »1. Eine Vereinfachung der Vorschriften des bestehenden Punktsystems ist dringend erforderlich. 2. Die Tilgungshemmung und die Überliegefrist sollen entfallen und gleichzeitig die Tilgungsfristen des § 29 Abs. 1 StVG und die Punkteschwelle überprüft werden. ...«.

Bundeszentralregister¹³ in Flensburg wollen wir reformieren, um eine einfachere, transparentere und verhältnismäßigere Regelung zu schaffen.«¹⁴

IV. Neuregelung

Mit der beabsichtigten Neuregelung soll eben diese Vereinfachung erfolgen. Allerdings ist vorgeschlagen, für das Ergreifen der Maßnahmen nach dem Punktsystem weiter an die Begehung der Zuwiderhandlung und nicht an die Rechtskraft für die Sanktion für die Zuwiderhandlung anzuknüpfen.¹⁵ Das Rechtskraftprinzip kommt insoweit zum Tragen, als die Frist für die Tilgung im Fahreignungs- bzw. Verkehrszentralregister einheitlich mit der Rechtskraft der einzutragenden Maßnahme beginnt.¹⁶ Ein Abbau von Punkten ist nur noch durch Zeitablauf möglich. Eine Punktereduierung durch Teilnahme an einem Aufbauseminar bzw. einer verkehrspsychologischen Beratung ist nicht mehr möglich, da sich eine Verhaltensänderung durch entsprechende Kursteilnahme nicht habe feststellen lassen.¹⁷ Andererseits soll die Tilgungshemmung wegfallen, wofür die Tilgungsfristen allerdings z.T. deutlich verlängert werden.

Gleichzeitig soll der Verkehrssicherheit dadurch Rechnung getragen werden, dass die Tilgungsfristen gegenüber der derzeit geltenden Rechtslage (zwei Jahre bei Ordnungswidrigkeiten, fünf und maximal zehn Jahre bei Straftaten und verwaltungsbehördlichen Entscheidungen) erheblich verlängert werden (neu: mindestens zwei Jahre bei Ordnungswidrigkeiten, für besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten fünf Jahre, zehn Jahre bei Straftaten und verwaltungsbehördliche Entscheidungen). Das bedingt einen erheblich verlängerten Beobachtungszeitraum bezüglich der einzelnen Zuwiderhandlung. Weiter werden für jede Zuwiderhandlung – je nach Relevanz für die Verkehrssicherheit – ein bis drei Punkte vergeben, bereits ab vier Punkten erfolgt eine Ermahnung, bei sechs oder sieben Punkten eine Verwarnung und die Verpflichtung zur Teilnahme an einem Fahreignungsseminar, bereits bei Erreichen von mindestens acht Punkten ist die Fahrerlaubnis zu entziehen.¹⁸

13 so der Wortlaut der Koalitionsvereinbarung; richtig muss es lauten: Verkehrszentralregister.

14 Veröffentlicht unter: www.bmi.bund.de, Textfassung S. 41.

15 § 4 Abs. 2 Satz 3 StVG soll nach dem Gesetzentwurf – Fn. 2 – lauten: »Punkte ergeben sich mit der Begehung der Straftat oder Ordnungswidrigkeit, sofern sie rechtskräftig geahndet wird.«

§ 4 Abs. 5 Satz 2 des StVG soll nach dem Gesetzentwurf – Fn. 2 – lauten: »Sie (scil. die nach Landesrecht zuständige Behörde) hat für das Ergreifen der Maßnahmen nach Satz 1 auf den Punktestand abzustellen, der sich zum Zeitpunkt der Begehung der letzten zur Ergreifung der Maßnahme führenden Straftat oder Ordnungswidrigkeit ergeben hat.«

16 Gesetzentwurf, a.a.O. (Fn. 2) für die Änderung des § 29 StVG, sowie Begründung hierzu auf S. 91.

17 So Referentenentwurf, a.a.O., (Fn. 2); S. 28; Gesetzentwurf, a.a.O., (Fn.2) S.30.

18 Vgl. insgesamt zur Neuregelung den Gesetzentwurf (Fn. 2).

Zweck des Punktsystems ist, auf den »Mehrfachtäter« einzuwirken. Dabei hat sich gezeigt, dass die Unfallwahrscheinlichkeit mit der Zahl der Eintragungen – unabhängig von der Schwere der Zuwiderhandlungen – steigt.¹⁹ Durch die Neuregelung erfolgen bereits ab vier Punkten Maßnahmen (etwa zwei besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigenden Ordnungswidrigkeiten) nach dem Punktsystem zur Einwirkung auf den Kraftfahrer. Diese gegenüber der bisherigen Regelung erfolgende Verschärfung ist auf der anderen Seite aber nur gerechtfertigt, wenn die den Maßnahmen der Verkehrsbehörde zugrunde liegenden Zuwiderhandlungen rechtskräftig sind.

V. Erkenntnisse des Kraftfahrt-Bundesamtes

Auch nach Einschätzung des Kraftfahrt-Bundesamtes²⁰ können Mehrfachtäter aufgrund der neuen Zuordnung zu den Punkte Kategorien sowie der Verlängerung der Tilgungsfristen im neuen (vereinfachten) System genauso sicher erkannt werden. Durch den Wegfall der »Tilgungshemmung« wird die Motivation zur Einlegung von Rechtsmitteln deutlich geringer, da im neuen System eine verlängerte Tilgungsfrist einer alten Eintragung bei einer neuen Eintragung entfällt. Gerade die Überliegefrist ist den Betroffenen nicht bekannt und wird als nicht nachvollziehbar angesehen; das führt etwa in 10 % der Privatauskünfte zu Nachfragen durch Bürger.

Auch eine nennenswerte Mehrbelastung der Justiz ist nach dortigen Erkenntnissen nicht zu besorgen. Denn der Überlegung, dass ein Abstellen auf das »Rechtskraftprinzip« dazu herausfordern könnte, durch Einlegen von Rechtsmitteln gegen die Sanktion die Tilgungsfrist so spät wie möglich anlaufen zu lassen, wird durch die erheblich verlängerten Tilgungsfrist der Anreiz genommen. Die erheblich verlängerten Tilgungsfristen fordern vom Einzelnen ein wesentlich längeres regelkonformes Verhalten als die bislang geltenden Fristen. Das Hinauszögern der Rechtskraft bedingt keine wesentlichen Vorteile. Da keine Tilgungshemmung mehr vorgesehen ist, kann durch ein Herausschieben der Rechtskraft kein wesentlicher Vorteil verschafft werden. Auch beim Verwirklichen einer Zuwiderhandlung zeitlich vor der Tilgung einer Eintragung setzt sich der Betroffene auch bei einer späteren Rechtskraft wieder einem erheblichen Beobachtungszeitraum aus. Zudem dürften diese Fälle zahlenmäßig nicht zu stark ins Gewicht fallen. Auch statistisch haben die Stichtage zur Verlängerung der Überliegefrist – was an sich geradezu dazu gedrängt hätte, noch unter der alten, günstigeren Rechtslage einen Rechtsbehelf

19 Schade, Risikogruppen im VZR als Basis für eine Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflicht, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 159, 2004, S. 38 f., 45 f., 50; vgl. auch Albrecht, a.a.O. (Fn. 1), 84.

20 Bronnmann, Vortrag und Präsentation am 24.4.2012: »Reform des Verkehrszentralregisters – Fakten zum Tattags- oder Rechtskraftprinzip« – nicht veröffentlicht.

einzulegen – nicht zu einer signifikanten Erhöhung der Belastung der Justiz geführt. Gerade die Verlängerung der Überliegefrist (von zuvor drei Monaten) auf ein Jahr mit Wirkung zum 1. Februar 2005²¹ hat sich in nicht erkennbarer Weise auf die Zahl der Rechtsbehelfe gegen Bußgeldentscheidungen ausgewirkt [2004: 3.874.601 Bußgeldentscheidungen der Behörden/55.054 Entscheidungen von Amtsgerichten in Bußgeldangelegenheiten, 2005: 4.226.020 (Behörden)/59.054 (Gerichte), 2006: 4.109.956 (Behörden)/60.423(Gerichte)].²² Dieses Bild zeigt sich auch nach der Anhebung der Bußgelder zum 1. Februar 2009.²³ Danach liegt die Zahl der gerichtlichen Entscheidungen in Bußgeldangelegenheiten bei ca. 1,5 % (mit geringfügigen Schwankungen) gegenüber den behördlichen Entscheidungen in Bußgeldangelegenheiten.

Es sei auch nicht unerwähnt, dass sich aus diesen Zahlen – insbesondere mit Blick auf die Verlängerung der Überliegefrist von drei Monaten auf ein Jahr – der mit der Neuregelung seinerzeit auch beabsichtigte Zweck einer Entlastung der Justiz nicht erreicht werden konnte.²⁴

VI. Bewertung des Entwurfs zu einem Vierten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze²⁵

Nach dem derzeitigen Stand des Entwurfs eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze (Stand: 21.12.2012) ist – wie dargestellt – das Festhalten am »Tattagprinzip« wie auch der Überliegefrist vorgesehen. Die bisher geltende Tilgungshemmung entfällt, die Tilgungsfrist bestimmt sich für jede Eintragung selbständig und beginnt mit deren Rechtskraft. Das soll ein »kombiniertes Tattag- und Rechtskraftprinzip« darstellen.²⁶

1) Der Wegfall der Tilgungshemmung und die Vereinheitlichung der Anlaufzeitpunkte sind zu begrüßen. Dadurch werden die komplizierten Berechnungen in der Praxis wesentlich vereinfacht. Das mit der Neuregelung verfolgte Ziel einer einfacheren und transparenteren Regelung kann damit erreicht werden. Denn insbesondere das bisher erforderliche Abstellen auf die Tilgungsfrist für die aktuell vorgetragene letzte Eintragung mit jeweils unterschiedlichen Fristen und entsprechender Hemmung hat – wie oben dargestellt – in der Praxis bei Betroffenen wie Behörden zu erheblichen Schwierigkeiten geführt.

21 Art. 11, 14 des Ersten Gesetzes zur Modernisierung der Justiz vom 24.8.2004, BGBl I S. 2198.

22 Siehe hierzu die im Anhang abgedruckte Übersicht – Abdruck mit freundlicher Genehmigung von Herrn Bronnmann, Kraftfahrt-Bundesamt.

23 Art. 1 der Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 5.1.2009, BGBl I S. 9.

24 Albrecht, a.a.O. (Fn. 1), 82.

25 Vgl. hierzu Fn. 2.

26 Gesetzentwurf, a.a.O., S. 37; Referentenentwurf, a.a.O. (Fn. 2), S. 33.

2) Leider war es nicht möglich, sich auch auf ein Abgehen vom »Tattagprinzip« und eine Abschaffung der Überliegefrist zu verständigen.

Begründet wird das mit der Vermeidung einer zusätzlichen Belastung der Justiz durch das Einlegen taktischer Rechtsmittel. Dafür müsse die Intransparenz und der Umstand hingenommen werden, dass sich Punkte außerhalb des Registers ergäben. Dieser Begründungsansatz, der an mehreren Stellen der Begründung zum Referentenentwurf wie Gesetzentwurf angegeben wird,²⁷ ist mit keinerlei Datenmaterial unterlegt. Angesichts der auch dem im Gesetzgebungsverfahren federführenden Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bekannten Erkenntnisse des Kraftfahrt-Bundesamtes ist diese sehr oberflächliche Begründung enttäuschend und hält einer kritischen Überprüfung nicht stand. Auch der wissenschaftliche Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Raumordnung wiederholt diese Begründung – ebenfalls ohne jegliche Unterfütterung mit Daten – in seiner Kurzstellungnahme zur Neuregelung des Punktsystems.²⁸ Andererseits war sich eine juristische Runde bei einem Expertengespräch am 24. April 2012 auf Einladung des ADAC – bis auf die Vertreter des Bundesministeriums der Justiz – einig, dass das Rechtskraftprinzip bei der Neuregelung des Punktsystems durchgängig zur Anwendung gebracht werden sollte. Denn nur so könne eine einfache und transparente Regelung geschaffen werden. Das bedeute neben einem Wegfall der Tilgungshemmung durch jüngere Eintragungen auch den Verzicht auf die Überliegefrist. Diese wird von den Bürgern wie auch den Behörden – wie bereits oben dargestellt – als sehr intransparent und kompliziert empfunden.

Auch ein Blick auf die Erkenntnisse des Kraftfahrt-Bundesamtes zu diesem Komplex bestätigt dieses Bild. Bei ca. 10 % der Privatauskünfte kommt es zu Nachfragen von Bürgern hinsichtlich der Überliegefrist, da die bestehenden Regelungen nicht bekannt sind und als nicht nachvollziehbar geschildert werden. Durch den Wegfall der Tilgungshemmung beeinflusst die Eintragung einer Entscheidung wegen einer erneuten Zuwiderhandlung den Ablauf der Tilgungsfrist für bereits vorhandene Eintragungen nicht; auch das verringert den Anreiz, aus »taktischen« Gründen die Rechtskraft einer Entscheidung hinauszuzögern. Dazu trägt auch die – wesentlich – verlängerte Eintragungsdauer für besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten bei. Hinzu kommt, dass statistisch nur wenige Verkehrsteilnehmer eine so hohe Punktzahl erreichen, dass ein Entzug der Fahrerlaubnis nach Punktsystem droht. Nur in diesen Fällen macht der Gedanke Sinn, durch ein Hinauszögern der Rechtskraft der Ahndung für eine neue Zuwiderhandlung eine Tilgung vorangegangener Eintragungen ausnutzen zu können. Abgesehen davon, dass es das gute Recht eines jeden Bürgers ist, staatliche Maßnahmen überprüfen zu lassen, verlängert sich durch ein Hinauszögern der Rechtskraft für eine weitere Ahndung der Beobachtungszeitraum, in dem der Betroffene ein

27 Gesetzentwurf, a.a.O., S. 36, 72; Referentenentwurf, a.a.O. (Fn. 2), S. 34, 68.

28 Zeitschrift für Verkehrssicherheit (ZVS) Heft 3 2012, S. 156.

regelkonformes Verhalten zeigen muss. Das verlangt von einem Wiederholungstäter besondere Anstrengungen, da diese Personengruppe eine höhere Rückfallhäufigkeit und kürzere Rückfallfolgezeiten aufweist.²⁹ Die Tilgungsfristen werden nach dem Entwurf erheblich verlängert. Damit könnte auf den das »Tattagprinzip« wesentlich rechtfertigenden Grund des frühzeitigen Einwirkens verzichtet werden, da durch den erheblich verlängerten Beobachtungszeitraum – gerade im Bereich der Ordnungswidrigkeiten – der Fahrerlaubnisinhaber dazu angehalten wird, sich verkehrsgerecht zu verhalten. Zudem ergab sich nach den statistischen Erkenntnissen des Kraftfahrt-Bundesamtes, die oben bereits dargestellt wurden, bei Verschärfung von Regelungen jeweils keine signifikante Erhöhung von Rechtsmitteln gegen Bußgeldbescheide. Eine Befürchtung, es komme zu einem massenhaften Ansteigen von Rechtsmitteln, kann daher nicht gesehen werden.

Es darf mit der Neuregelung auch keine überzogene Regelung getroffen werden. Angesichts der deutlichen Verlängerung der Tilgungsfristen gerade für den Bereich der besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigenden Ordnungswidrigkeiten und dem stärkeren Fokus auf die Anzahl der Zuwiderhandlungen sowie dem Punkteabbau nur durch Zeitablauf erfährt das Punktsystem im Interesse der Verkehrssicherheit eine gewisse Verschärfung, der durch Vereinfachungen und gewisse Erleichterungen an anderer Stelle entgegen gewirkt wird. Wird angesichts der z.T. erheblich verlängerten Tilgungsfristen am »Tattagprinzip« und der Überliegefrist festgehalten, muss die Frage gestellt werden, ob keine zu strenge, den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht wählende Regelung, getroffen wird. Denn dem Interesse der Verkehrssicherheit – dem sicherlich ein starkes Gewicht zukommt – steht andererseits auch das Individualinteresse auf Entfaltung der Freiheit des Einzelnen – auch sich regelwidrig verhaltenden Menschen – durch Mobilität und dessen Interesse an effektivem Rechtsschutz gegenüber. Dem Interesse, die Justiz nicht mehr zu belasten, kommt dabei ebenso wie dem Interesse an einer transparenten, auch von der Verwaltung ohne weiteres zu vollziehenden Regelung nicht die Bedeutung wie die zuvor geschilderten Interessen zu, sondern ist mit entsprechend geringerem Gewicht zu bewerten.

Mit der Beibehaltung des »Tattagprinzips« und der Überliegefrist ist die oben beschriebene Schwierigkeit, dass sich der für Maßnahmen nach dem Punktsystem relevante Punktstand nicht ohne weiteres aus dem Fahreignungs- bzw. Verkehrszentralregister ergibt, nicht behoben. Diese von den Bürgern als unklar und intransparent empfundene Regelung hat damit weiter Bestand, obwohl – wie dargelegt – viele gute Argumente gegen eine Beibehaltung der Überliegefrist sprechen. In der Formulierung in § 4 Abs. 2 Satz 3 StVG (Gesetzesentwurf) zeigt das ganze Dilemma: Danach ergeben sich Punkte mit der Begehung der Straftat oder Ordnungswidrigkeit, sofern sie rechtskräftig geahndet wird. Die Formulierung

29 Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung, Kommentar, 2. Auflage 2005, Nr. 3.15, S. 214.

zeigt, dass nach der Rechtskraft einer Sanktion bewertet wird, welcher Punktstand sich zum Tattag ergeben hat.³⁰ Eine frühestmögliche Einwirkung auf den Betroffenen – das Hauptargument des »Tattagprinzips«³¹ – wird so kaum ermöglicht. Vielmehr müssen im Rahmen einer Massenverwaltung zwei Fristen berechnet werden. Damit wird die als unbefriedigend empfundene bisherige Praxis festgeschrieben. Das zeigt, dass es mithin nicht so ist, dass durch die Streichung der Tilgungshemmung die Folgen des »Tattagprinzips« wieder aufgefangen würden.³²

Es würde dem Gesetzgeber gut anstehen, die mit dem »Tattagprinzip« verbundenen Schwierigkeiten für alle Beteiligten mit Blick auf die Neuerungen im Punktsystem, insbesondere hinsichtlich der Bewertung und der Tilgung zu beseitigen und die Konsequenz zu ziehen, durchgängig auf das »Rechtskraftprinzip« abzustellen. Die für ein Festhalten am »Tattagprinzip« und der Überliegefrist angegebenen Gründe überzeugen nicht.

VII. Fazit

Mit der Abschaffung der Tilgungshemmung bei gleichzeitiger Verlängerung der Tilgungsfristen für die einzelne Eintragung erfolgt ein wesentlicher Fortschritt gegenüber den bisher geltenden, komplizierten Regelungen. Die Beibehaltung des »Tattagprinzips« und der Überliegefrist wird der Absicht des Entwurfs, eine transparente Regelung, die die Verkehrssicherheit sicherstellt, jedoch nicht gerecht.

30 Gesetzentwurf, a.a.O. (Fn. 2), S. 72; Referentenentwurf, a.a.O. (Fn. 2), S. 68.

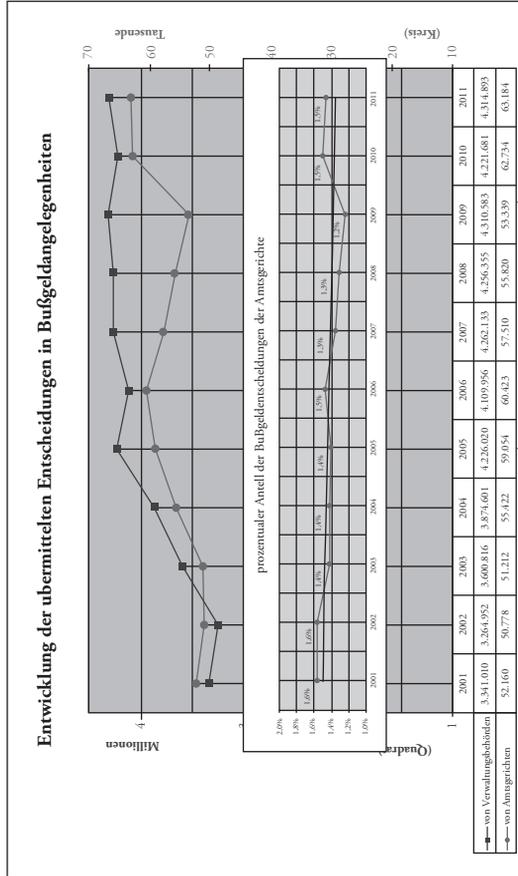
31 Siehe hierzu die Nachweise in Fn. 4 und 6.

32 So aber die Formulierung im Gesetzentwurf, a.a.O. (Fn. 2), S. 37, ebenso Referentenentwurf, a.a.O. (Fn. 2), S. 35.

Anhang: Übersicht über die Zahl der Bußgeldentscheidungen und der Entscheidung von Amtsgerichten über Einsprüche gegen Bußgeldentscheidungen in den Jahren 2001 bis 2011 – Quelle: Bronnmann, KBA



Bußgeldentscheidungen – Mitteilungen an das KBA



Verlängerung der Überlegfrist von 3 Monate auf 1 Jahr

Anhebung der Bußgelder



Joachim Cornelius-Winkler
Rechtsanwalt/Fachanwalt und Lehrbeauftragter für Versicherungsrecht

I. Einführung

Das Schadenmanagement – genauer das »aktive« Schadenmanagement – der Rechtsschutzversicherer ist nicht auf das Verkehrsrecht beschränkt, sondern wird in allen Leistungsarten bzw. versicherten Rechtsgebieten praktiziert. Dennoch können wir einen besondern Bezug zum Verkehrsrecht feststellen, weil der Begriff aus der Kraftfahrzeugversicherung stammt und Maßnahmen des Versicherers zur Minimierung seiner Schadenkosten beschreibt.¹

Vielleicht erinnern Sie sich entsprechend noch daran, dass das aktive Schadenmanagement bereits vor ca. 15 Jahren Thema des Verkehrsgerichtstags war, damals in der von den Kraftfahrzeugversicherern betriebenen Form. In der Rechtsschutzversicherung ist Ziel vor allem eine *Senkung* der nach dem Rechtsschutzvertrag geschuldeten *Anwaltskosten*, die nach § 5 Abs. 1 ARB 2000² ohne solche Maßnahmen grundsätzlich in Höhe der *gesetzlichen Vergütung* nach dem RVG für *vom VN ausgewählte Rechtsanwälte* zu erstatten wären.

Die folgenden Ausführungen zum *Sachverhalt* beruhen auf frei zugänglichen Informationen der Versichererseite, hier vor allem der *HUK – Coburg Rechtsschutzversicherung* und auf Veröffentlichungen in Fachzeitschriften.³ Das aktive Schadenmanagement der *HUK – Coburg* ist dabei nur *exemplarisch* gemeint, wobei ich ausdrücklich die Transparenz- und die Diskussionsbereitschaft dieser Gesellschaft positiv hervorheben möchte. Diese zeigt sich auch darin, dass ein Mitglied des Vorstands dieser Gesellschaft, Herr Dr. Eberhardt, gleich im Anschluss an mein

1 Vgl. Detlef Speer, Aktives Schadensmanagement in der Kraftfahrzeugversicherung, 2001.

2 I.d.F. der unverbindlichen Musterempfehlung des GDV.

3 Goslar Institut, »Recht haben und Recht bekommen«, 2011; Schons, Das RVG und die Rechtsschutzversicherer, BRAK Magazin 4/2007, S. 8. f.; Böttcher, Berliner Anwaltsblatt 2007, 296 f.; Obarowski, VersR 06,1178; 1179; Schmidt-Kasperek, Guter Rat vom Telefon-Anwalt, Optimal Versichert, Januar- Heft 2008, S. 26.

Referat zum Thema Stellung nehmen wird. Schon gar nicht darf meine Bewertung des aktiven Schadenmanagements als eine Bewertung des Bedingungswerks und der Regulierungspraxis der *HUK – Coburg* verstanden werden, ganz im Gegenteil gehört dieser Versicherer nach meiner langjährigen Erfahrung zu den besten Gesellschaften auf dem Markt.

Kennzeichnend für das aktive Schadenmanagement ist, dass dieses grundsätzlich nicht mittels einer für den Versicherungsnehmer erkennbaren Leistungsreduzierung bei den zu erstattenden Kosten nach § 5 ARB 2000 oder über Risikobeschreibungen und Ausschlussklauseln erfolgt, sondern durch ein »aktives« Vorgehen des Versicherers *im Schadenfall*. Dabei sind *einzelne Bestandteile* zu unterscheiden, die in der Praxis mit unterschiedlicher Intensität oder auch nur teilweise verwendet werden mögen, jedoch m.E. eine einheitliche rechtliche Bewertung erlauben.

Zu unterscheiden haben wir (aktuell)

- a) *die Einrichtung telefonischer Beratungshotlines von*
- b) *Mediationsangeboten und*
- c) *der Vermittlung/Empfehlung von Vertrauensanwälten, mit denen der Versicherer eine Kooperations- bzw. Gebührenvereinbarung abgeschlossen hat.*

Die einzelnen Maßnahmen greifen dabei ineinander und werden von Sachbearbeitern der Schadenabteilungen »gemanagt«, die »aktiv« über das Telefon auf den Versicherungsnehmer zugehen, womit der Begriff »aktives Schadenmanagement« schon einmal grob erläutert wäre.

Wenn ich das aktive Schadenmanagement der Rechtsschutzversicherer kritisch beleuchte, bedeutet dies nicht, dass die Anwaltschaft von jeder Kritik ausgenommen wäre, zumal die berufsrechtlichen Vorschriften, auf die ich eingehen werde, in erster Linie den Anwalt als Adressaten im Blick haben. Nachdenken muss man m.E. auch über eine Verbesserung der Servicequalität der anwaltlichen Dienstleistung und sicher sind manche Fehlentwicklungen auch auf die sogenannte »Anwaltsschwemme« zurückzuführen. Schließlich wird auch kaum ein Rechtsanwalt den grundsätzlichen Nutzen einer Rechtsschutzversicherung in Frage stellen und sollen und müssen die Rechtsschutzversicherer Gewinne machen. Es gilt allerdings einige durchaus grundsätzliche Fragen zu klären und wie immer kommt es auf die Details an.

II. Einstieg in das aktive Schadenmanagement über die telefonische Rechtsberatung

Ähnlich wie in der Kraftfahrzeugversicherung erfolgt der Einstieg in das Schadenmanagement *über das Telefon*, nämlich das Angebot einer telefonischen, vom Versicherer vermittelten, anwaltlichen Erstberatung. Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Zielsetzung des Versicherers geschieht dies ohne Mehrprämie selbst bei Altverträgen.

Den Rechtsschutzversicherern ist mit guten Gründen nach § 4 Rechtsdienstleistungsgesetz (RDG) jede Rechtsdienstleistung untersagt, dennoch verstehen sie

sich zunehmend nicht mehr als reine Kostenerstatter oder »nur« als Versicherer, sondern als »Serviceanbieter und Assisteure«, wobei oft sogar ganz direkt der Begriff »Rechtsdienstleister« verwendet oder eine begriffliche Nähe hergestellt wird.⁴ Geht der Versicherungsnehmer auf das Angebot des Versicherers ein, anstatt einen Rechtsanwalt seiner Wahl für eine Beratung und/oder Interessenvertretung aufzusuchen, findet zunächst eine telefonische Erstberatung oder eine »Online- Rechtsberatung« durch eine *vom Versicherer vermittelte Rechtsanwaltskanzlei* statt.

Nach § 127 Abs. 1 S. 2 VVG besteht zwar für jede Wahrnehmung rechtlicher Interessen – also auch für eine Beratung – ein Recht des VN, den Anwalt frei zu wählen, man darf aber wohl davon ausgehen, dass diese Vorschrift kaum einem VN bekannt ist und deshalb – auch wegen der technischen Anbindung – die telefonische Erstberatung wohl immer durch den vom Versicherer vermittelten Anwalt erfolgen wird.

Unzulässigerweise beschränken einige Versicherer sogar ganz direkt in ihren ARB die freie Anwaltswahl des VN, indem nur die Beratung durch einen von ihnen ausgewählten Rechtsanwalt unter Versicherungsschutz steht. Dass dies gegen die gem. § 129 VVG zwingende Vorschrift des § 127 Abs. 1 VVG verstößt, ist unstrittig, weil sich der Begriff »sonstige Wahrnehmung rechtlicher Interessen« auch auf eine Rechtsberatung als erste Stufe der Interessenvertretung bezieht⁵ – nichts desto trotz wird anscheinend von den betreffenden Versicherern auf die »Normative Kraft des Faktischen« oder die Unkenntnis des Verbrauchers bzw. Versicherungsnehmers gesetzt.

Nicht näher eingehen möchte ich an dieser Stelle auf die Frage, ob der Versicherer durch »Bonus- oder Malus« Systeme, z.B. den Verzicht auf eine Selbstbeteiligung bei Befolgung der Anwaltsempfehlung des Versicherers, gegen § 127 VVG (Recht auf freie Anwaltswahl) verstößt. Ich halte die bejahende Entscheidung des *OLG Bamberg* zwar für richtig und habe auch eine entsprechende Urteilsanmerkung verfasst, möchte aber wegen der zwischenzeitlich eingelegten *Revision zum BGH* zum Meinungsstand nur auf die Fußnote verweisen.⁶

Wichtiger sind mir hier und heute die in meiner Anmerkung weiter erwähnten berufsrechtlichen Fragen der Kooperationsabkommen, auf die das *OLG Bamberg* nicht eingehen musste, weil es dem Unterlassungsanspruch der klagenden Rechtsanwaltskammer bereits auf Basis des § 127 Abs. 1 VVG stattgab. Mit anderen Worten ist bisher nur ein *Teilaspekt* des aktiven Schadensmanagements Gegenstand gerichtlicher Entscheidungen geworden, sieht man von einer frühen Einzelfall – Entscheidung des *LG Bremen*⁷ ab, die sich nicht einmal ansatzweise mit den in

4 Harbauer/Cornelius-Winkler, Rechtsschutzversicherung, ARB – Kommentar, 8. Aufl. 2010, § 5 ARB 2000, Rn. 277.

5 Harbauer/Bauer, a.a.O., § 1 ARB 2000, Rn. 6 ff.

6 OLG Bamberg r+s 2012, 386 mit Anm. Cornelius-Winkler (dort Überblick über die unterschiedlichen Standpunkte der Literatur); Lensing, VuR 2012, 97 = SpV 2012, 12.

7 LG Bremen VersR 98, 974.

Frage kommenden Rechtsvorschriften beschäftigt. Eingehen möchte ich auch auf die »Mediationsangebote« der Versicherer, wobei ca. 75 % der Gesellschaften die entsprechende Leistung in ihren ARB bzw. im Rahmen des aktiven Schadenmanagements anbieten.⁸

Um zurück auf die telefonische Erstberatung zu kommen, kritisieren *Schily* und *van Bühren* m. E. zu Recht, dass eine ordnungsgemäße Bearbeitung von Rechtsfragen am Telefon oft nicht möglich sein wird und es zu einem Interessenkonflikt kommen kann, weil der Vertrauensanwalt des Versicherers sich gezwungen sehe könnte, die Erwartungshaltung des Versicherers an eine möglichst »fallabschließende« – weil kostensparende – Erledigung umzusetzen.⁹ Es erstaunt jedenfalls, dass in der Telefonberatung bereits 90 % der gemeldeten Fälle abschließend erledigt werden können,¹⁰ weil dies ja wohl bedeutet, dass als Ergebnis der Beratung keine Erfolgsaussichten zur Weiterverfolgung der Angelegenheit, also zur Durchsetzung oder Abwehr von Rechtsansprüchen, bestanden haben müssen.

III. Mediation als Teil des aktiven Schadenmanagements in der Rechtsschutzversicherung

Geht die Sache über eine telefonische (oder schriftliche »Online-«) Erstberatung hinaus prüfen *Mitarbeiter des Versicherers*, ob sich die Sache für eine Mediation »eignet« und sollen so dann 60 % der verbliebenen Fälle durch einem *vom Versicherer vermittelten Mediator* erledigt werden, bevor wiederum *vom Versicherer eine Anwaltskanzlei empfohlen wird*,¹¹ mit der regelmäßig eine Kooperations- und Gebührenvereinbarung besteht (hierzu unter 4.).

Mit diesem modularen, in sich geschlossenen, Modell der »Schadensteuerung« sollen bei der *HUK – Coburg Rechtsschutzversicherung* – deren Zahlen wie gesagt nur exemplarisch herangezogen werden – schon ca. 50 % der *insgesamt* gemeldeten Schadenfälle abgewickelt werden,¹² also vorbei am bisher üblichen Weg, wonach der VN einen Rechtsanwalt seines Vertrauens aufsucht und dieser dann eine Dekungsanfrage beim Versicherer tätigt.

Klären muss man zunächst, was unter Mediation bzw. einem Mediator verstanden wird und was tatsächlich im Schadenfall von Versichererseite »angeboten« wird, bevor dann anschließend alles rechtlich zu bewerten ist.

Mediation ist nach Art. 1 § 1 des Gesetzes zur Förderung der Mediation

8 Müller in *Perspektive Mediation* (Zeitschrift), 2012, 23, 25.

9 »Recht haben und Recht bekommen«, s. FN 4, S. 4 f.

10 »Recht haben und Recht bekommen«, S. 4.

11 »Recht haben und Recht bekommen«, S. 4 und 5.

12 »Recht haben und Recht bekommen«, S. 7.

...ein vertrauliches und strukturiertes Verfahren, bei dem die Parteien mit Hilfe eines oder mehrerer Mediatoren freiwillig und eigenverantwortlich eine einvernehmliche Beilegung eines Konflikts anstreben.

In der Praxis existieren unterschiedlichen Formen der Mediation und der Mediatoren. Zum einen gibt es sogenannte »Anwaltsmediatoren«, also Rechtsanwälte die eine Zusatzausbildung als Mediator abgeschlossen haben, zum andern steht der Beruf aber auch Nichtjuristen offen, die nur Kenntnisse im Recht der Mediation selbst aufweisen müssen. Zu unterscheiden ist weiter eine *Präsenzmediation* unter Anwesenheit der Streitparteien und des Mediators von einer sogenannten *Shuttlemediation*.

Letzteren Begriff verwenden *einige* Versicherer für (aus Kostengründen möglichst kurze) telefonische Vermittlungsgespräche zwischen den Parteien. Dabei empfehlen die Versicherer nicht allgemein qualifizierte Mediatoren sondern arbeiten mit externen Dienstleistern zusammen, die wiederum den konkreten Mediator auswählen und im Innenverhältnis bezahlen. Dieser nimmt dann zunächst telefonisch mit dem VN und anschließend mit dem Gegner nach Art einer »Pendeldiplomatie« Kontakt auf.¹³ Anwälte als Rechtsberater und bewusst und notwendigerweise parteiische Interessenvertreter des VN sind *nicht* beteiligt und der VN (oder sein Gegner) können den Mediator – jedenfalls nach der Mehrzahl der Gesellschaftsbedingungen – *nicht* selbst auswählen.

Diese »Shuttle-Mediation« wird von den Berufsverbänden der Mediatoren *kritisch* gesehen, weil es sich hierbei oft nur dem Namen nach um eine Mediation handelt und der Begriff eigentlich für Fälle der Wirtschaftsmediation reserviert ist, bei welcher er vor allem in der vierten Phase der Mediation und grundsätzlich unter der Teilnahme von Anwälten der Parteien eine Rolle spielt.¹⁴ Von Versichererseite wird aber gerade dieses Verfahren *bevorzugt*, weil die telefonischen Streitschlichter zu günstigen Standardkonditionen arbeiten und die Erledigungsquote bei 75 % liegt.¹⁵ Trotz der nach Versichererangaben hohen Kundenzufriedenheit darf man m.E. nicht außer Acht lassen, dass bei der »Shuttle Mediation« ein erhöhtes Risiko besteht, »dass im Arkanum der Mediation« (*Kleine – Cosack*) gegen im Verbraucherinteresse liegende Vorschriften des Rechtsdienstleistungsgesetzes (RDG) verstoßen wird, worauf ich noch eingehen werde.

Sinnvoll kann eine Mediation *ohne Beteiligung von Parteianwälten* m.E. dann sein, wenn es um reine Beziehungskonflikte ohne rechtlichen Gehalt geht. Diese sind aber gerade *nicht* Gegenstand einer Rechtsschutzversicherung, die das Kostenrisiko der Wahrnehmung *rechtlicher* Interessen abdeckt.¹⁶

13 S. z.B. <http://www.ks-auxilia.de/rechtsschutz/Service/Shuttle-Mediation.htm>.

14 Risse, Wirtschaftsmediation, 1. Aufl. 2003, § 7 Rdn. 98.

15 Müller, Perspektive Mediation (Zeitschrift), 2012, 23, 27.

16 Vgl. § 1 ARB 2000 und § 125 VVG.

Nicht geeignet ist die Mediation *ohne Hinzuziehung von Parteianwälten* m.E. immer dann, wenn um *Rechtspositionen* gestritten wird oder solche eine Rolle spielen,

weil man seine Rechte nur dann wahrnehmen kann, wenn man sie kennt.

Dies betrifft praktisch sämtliche versicherten Rechtsgebiete bzw. Leistungsarten der Allgemeinen Rechtsschutzbedingungen (ARB). Welchen Sinn soll beispielsweise eine Mediation *ohne Parteianwälte* nach einem Verkehrsunfall machen, wenn sowohl zur Beurteilung der Haftungsquote als auch der Höhe der Ansprüche qualifizierte Rechtskenntnisse erforderlich sind? Auf welchem Rechtsgebiet sind keine qualifizierten Rechtskenntnisse erforderlich und kennt sich auch der juristische Laie ausreichend aus? Auch der eventuell eingeschaltete anwaltliche Mediator darf ja *nicht* über die Rechtslage informieren oder Parteiinteressen, also die Interessen des VN, vertreten.

Streitig ist, ob »bloße Rechtsinformationen« zulässig sind, *Weth* wendet sich m.E. insoweit zu Recht gegen die bejahende Auffassung von *Kleine- Cosack*, weil man natürlich auch mit solchen Informationen in den Verlauf des Gesprächs eingreifen und Positionen einer Partei stärken oder schwächen kann.¹⁷ Zulässig sind deshalb nur *wirklich allgemeine* Informationen über Handlungsoptionen der Parteien, z.B. im Arbeitsrecht der Hinweis darauf, dass eine Kündigung durch eine Aufhebungsvereinbarung umgangen werden kann. Als rechtlicher Regelungsvorschlag gilt auch die Formulierung und Protokollierung einer eventuellen *Abschlussvereinbarung*, welche den Streit beilegen und notfalls als rechtlich durchsetzbarer Vergleich dienen soll.¹⁸

Es mag sein, dass sich Versicherungsnehmer über eine schnelle Erledigung durch eine Mediation zufrieden äußern, nur wie groß wäre die Zufriedenheit, wenn sie wüssten, dass sie auf ihnen nach Gesetz und Rechtsprechung zustehende Ansprüche verzichtet haben?

Festzuhalten ist weiter, dass dem Rechtsschutzversicherer gem. § 4 RDG *jede* Erbringung von Rechtsdienstleistungen untersagt ist,¹⁹ wobei das Gesetz in § 2 Abs. 1 die

Rechtsdienstleistung als jede Tätigkeit in konkreten fremden Angelegenheiten definiert, sobald diese eine rechtliche Prüfung des Einzelfalls erfordert.

Auch die Wahl oder Empfehlung des geeigneten Verfahrens durch Mitarbeiter des Versicherers (Mediation oder Anwaltseinschaltung) dürfte aber eine – wenn auch nur cursorische – rechtliche Prüfung des Einzelfalls erfordern und könnte entsprechend gegen § 4 RDG verstoßen.

17 *Weth* in *Henssler/Prütting*, BRAO, 3. Aufl. 2012, RDG § 2, Rdn. 82.

18 *Krenzler*, RDG, 1. Aufl. 2012 § 5 Rdn. 82; *Weth* in *Henssler/Prütting*, a.a.O., RDG, § 2, Rdn. 82 a.E.

19 *Krenzler*, RDG, a.a.O., § 4 Rdn. 2 ff.; *Weth* in *Henssler/Prütting*, a.a.O., RDG § 4, Rdn. 14.

Erstmals mit Bekanntgabe der ARB 2009 enthalten die unverbindlichen Musterempfehlungen des GDV²⁰ in § 5 a) eine ausdrückliche *Mediationsklausel*, die gleichlautend auch in den späteren Versionen der ARB enthalten ist. Nach der Definition des Mediationsverfahrens in Abs. 1 Satz 1 lautet die Klausel anschließend wie folgt:

Der Versicherer vermittelt dem Versicherungsnehmer einen Mediator zur Durchführung des Mediationsverfahrens in Deutschland und trägt dessen Kosten im Rahmen von Abs. 3.

(2) Der Rechtsschutz für Mediation erstreckt sich auf... (Aufzählung der Leistungsarten).

(3) Der Versicherer trägt den auf den Versicherungsvertreter entfallenden Anteil an den Kosten des vom Versicherer vermittelten Mediators bis zu ... § je Mediation. Sind am Mediationsverfahren auch nicht versicherte Personen beteiligt, übernimmt der Versicherer die Kosten anteilig im Verhältnis versicherter zu nicht versicherten Personen.

(4) Für die Tätigkeit des Mediators ist der Versicherer nicht verantwortlich. Soweit vorstehend nicht ausdrücklich etwas anderes vereinbart ist, gelten die Bestimmungen der §§ 1,3,4,7-14,16,17 und 20 ARB entsprechend (Hervorhebungen durch den Autor).

Es folgt dann noch ein Absatz der klar stellt, dass sich die Kostenübernahme bei Verwendung der Klausel in Mediationssachen ausschließlich nach § 5 a) und nicht nach § 5 Abs. 1 d) richtet. Bleibt die Frage, ob bei fehlender Klausel eine Kostenübernahme für eine Mediation über § 5 Abs. 1 d) erfolgt, was die Literatur bejaht, weil sie die Mediation unter den Begriff »Schieds- oder Schlichtungsverfahren« subsumiert.²¹ Rechtsprechung zu der Frage existiert nicht.

Die freie Anwaltswahl wird in § 127 VVG garantiert und es trifft zu, dass diese Vorschrift – wie Stahl meint²² – nach ihrem Wortlaut auch für den *Anwaltsmediator* nicht gilt, weil dieser qua definitionem keine rechtlichen Interessen des VN wahrzunehmen hat. Die Auswahl durch den Versicherer wird damit begründet, dass es bei Einführung der Klausel keine verbindlichen Qualitätsrichtlinien gegeben hätte. Mit Verabschiedung des Mediationsgesetzes und der entsprechenden Verordnungen sollte es allerdings genügen ähnlich wie bei der Übernahme von Kosten eines »öffentlich bestellten technischen Sachverständigen« in § 5 Abs. 1 f) a) ARB 2000, eine Zertifizierung nach dem Gesetz zu verlangen und die *Auswahl den Parteien* zu überlassen. Außerdem schreibt § 1 Abs. 1 MediationsG jetzt ausdrücklich fest, dass *die Parteien* den Mediator auswählen, sodass die gegenteilige Bestimmung in den ARB entweder direkt oder als unangemessene Benachteiligung i.S. des AGB- Rechts unwirksam sein könnte, weil sie gegen das *gesetzliche Leibbild* verstößt.

20 Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft.

21 Harbauer/ Bauer, a.a.O., § 5 ARB 2000, Rdn. 122 m.w.N.

22 Harbauer/ Stahl, a.a.O., § 5a ARB 2000, Rdn. 5.

Nur mit einer freien Wahl des Mediators ist m.E. sichergestellt, dass jede Gefahr einer *Interessenkollision*²³ auf Seiten des Mediators gebannt ist und dürfte auch die Akzeptanz des Verfahrens auf Seiten des nichtversicherten Gegners steigen. Weshalb sollte sich dieser auf ein Verfahren einlassen, bei welchem der Rechtsschutzversicherer der Gegenpartei den Mediator auswählt, er aber dennoch an den Kosten beteiligt wird? Wie soll verfahren werden, wenn beide Parteien rechtsschutzversichert sind? Außerdem würde bei einer Auswahl durch die Parteien für den Versicherer das Risiko entfallen, dass er wegen eines *Auswahlverschuldens* in die Haftung gerät, weil solche Schadensersatzansprüche möglicherweise nicht wirksam durch Abs. 4 Satz 1 der Klausel ausgeschlossen sind.

Schlagzeilen hat ein Versicherer gemacht, der Versicherungsschutz in einem bestimmten Tarif in allen Leistungsarten erst ab der gerichtlichen Interessenvertretung bietet, hierfür aber den *erfolglosen Versuch eines Mediationsverfahrens* mit Auswahl des Mediators durch den Versicherer verlangt.²⁴

Ersteres ist zweifelsfrei zulässig und bei entsprechender Prämienreduzierung als »Basisschutz« m.E. sogar sinnvoll. Neben den grundsätzlichen Bedenken der Auswahlentscheidung durch den Versicherer stellen sich bei der Frage, ob die erfolgreiche Durchführung eines Mediationsverfahrens Voraussetzung des Leistungsanspruchs sein darf, m.E. aber bisher nicht gerichtlich entschiedene Fragen des *AGB – Rechts*, insbesondere wohl der »unangemessenen Benachteiligung« und des überraschenden Charakters i.S. der §§ 305 ff. BGB.

Zusammengefasst kann das Angebot einer »qualifizierten« Mediation unter Beteiligung von Parteianwälten und mit dem Auswahlrecht der Parteien als sinnvolle Leistungsergänzung der ARB gewertet werden, die auch den Kosteneinsparungsinteressen des Versicherers (eventuelle Vermeidung der Kosten eines Gerichtsverfahrens) unbedenklich Rechnung tragen darf. Erfolgt dagegen eine vom Versicherer initiierte und gesteuerte »Shuttlemediation« sind die Interessen der VN nicht gewahrt, liegt ein Verstoß gegen den Vertragszweck einer Rechtsschutzversicherung (»Wahrnehmung rechtlicher Interessen«) vor und bestehen unter mehreren rechtlichen Gesichtspunkten Bedenken.

IV. Vermittlung von Vertrauensanwälten mit denen eine Kooperations- bzw. Gebührenvereinbarung besteht

Die Kosteneinsparungspotentiale der bisher beschriebenen Maßnahmen des aktiven Schadenmanagements lassen sich nur schwer von außen berechnen, weil man hierzu

23 Zumindest ein Versicherer setzt anscheinend sogar *eigene Angestellten* als Mediatoren ein, vgl. [www.km-kongress.de//konfliktmanagement/Module/Media/2010_forum4_referat_lewetz\(1\)_105.pdf](http://www.km-kongress.de//konfliktmanagement/Module/Media/2010_forum4_referat_lewetz(1)_105.pdf).

24 www.anwaltverein.de/presse-service/presseerklarungen-argen/arbr-1711.

nicht nur die teilweise bekanntgemachten Erledigungszahlen benötigt, sondern auch die Honorarsätze der Anwälte kennen müsste, welche die telefonische Erstberatung im Auftrag der Versicherer betreiben bzw. die Stundensätze der – anscheinend ausschließlich vermittelten – »Shuttle- Mediatoren« und (!) alles ins Verhältnis zu dem setzen müsste, was nach den ARB an Stundensätzen an die Mediatoren und an gesetzlichen Gebühren an frei gewählte Anwälte zu zahlen gewesen wäre.

Die Sätze der »Shuttle- Mediation« sollen bei einer Fallpauschale von 25,00 € bis 40,00 € für den Mediator liegen, was die zwischengeschalteten Dienstleister für die Vermittlung erhalten ist nicht bekannt. Vergleicht man dies mit den in den ARB einzelner Gesellschaften versprochenen Stundensätzen von durchschnittlich 150,00 € für den Mediator wird m.E. deutlich, welche Gefahren bestehen, wenn der Versicherer als Kostenträger direkten Einfluss auf die Auswahl des »Rechtsdienstleisters« und die Gebührenhöhe und damit jedenfalls indirekt auch auf die *Qualität der Leistungserbringung* nehmen kann.

Auch die Kosten der *anwaltschaftlichen Telefonberatung* liegen anscheinend nur im zweistelligen Bereich, also noch deutlich unter der Kappungsgrenze von 190,00 € bei Erstberatungen.

Genauere Zahlen liegen zu den Gebührenvereinbarungen mit Vertrags- oder Vertrauensanwälten der Versicherer vor. Hier liegen die Einsparungen durchschnittlich bei 20 % der gesetzlichen Gebühren, sodass es angesichts von Schadenzahlungen der Rechtsschutzversicherer von ca. 2,5 Milliarden im Jahr jedenfalls um *dreistellige Millionenbeträge* geht, abhängig natürlich davon, inwieweit das aktive Schadenmanagement greift, bzw. die Versicherungsnehmer hierauf eingehen.

Die Kooperations- und Gebührenvereinbarungen werden vor allem unter *berufswirtschaftlichen Gesichtspunkten* kritisch betrachtet, haben aber auch einen versicherungsrechtlichen Aspekt, der noch kaum ins Bewusstsein getreten ist. Der Umfang des Leistungsversprechens ergibt sich nämlich *bindend* für das Versicherungsverhältnis aus § 5 Abs. 1 a) S. 1 ARB 2000 und danach sind Anwaltskosten *in Höhe der gesetzlichen Gebühren* zu tragen bzw. bezieht sich der Satzteil »bis zur Höhe der gesetzlichen Gebühren« nur darauf, dass diese im Falle einer Honorarvereinbarung die *Obergrenze* der Erstattung darstellen.²⁵

Sieht das RVG (in Fällen der Rechtsberatung und der Erstattung eines Gutachtens) keine der Höhe bestimmte Gebühr vor, übernehmen die Versicherer nach Satz 2 der zitierten Vorschrift individuell unterschiedliche Höchstbeträge, durchschnittlich wohl 250,00 €, also deutlich über dem, was den »vermittelten« Rechtsanwälten tatsächlich für die Beratung gezahlt wird, wobei die Kosten der Telefonberatung wohl noch einmal deutlich unter denen einer Präsenzberatung liegen. Auch die Gebühren für die außergerichtliche Vertretung bleiben wie ausgeführt deutlich unter den gesetzlichen Gebühren und zwar – dies wäre der erste Kritikpunkt – *ohne* dass dies dem VN in den ARB oder mit der »Empfehlung« transparent gemacht wird.

25 Harbauer/Bauer, a.a.O., § 5 ARB 2000, Rdn. 3, 24.

Aufgrund des sogenannten »Dreiecksverhältnisses« sind nur der VN und der Versicherer Parteien des Versicherungsvertrags, der Rechtsanwalt erwirbt auch durch die Deckungszusage keinen Gebührenanspruch gegen den Versicherer. Für den Rechtsanwalt gilt im Verhältnis zum Mandanten vielmehr ausschließlich der Anwaltsvertrag und nur mit dem Mandanten (!) kann der Rechtsanwalt im außergerichtlichen Bereich bekanntlich eine Honorarvereinbarung unterhalb der gesetzlichen Gebühren schließen. Wird dies überhaupt von Befürwortern der Gebührenvereinbarungen gesehen, soll diese zwischen dem Versicherer und dem Rechtsanwalt deshalb anscheinend als »Vertrag zugunsten Dritter« wirksam sein.

Das Gegenteil ist jedoch m.E. der Fall: es handelt sich nämlich um einen unzulässigen Vertrag *zulasten Dritter*, weil nur der Versicherer durch die Kosteneinsparung und der Vertragsanwalt durch die Mandatszuführung Vorteile erlangen. Der VN dagegen erwartet für seine Versicherungsprämie entsprechend den ARB eine Honorierung seines Rechtsanwalts auf Basis der gesetzlichen Gebühren *mit dem entsprechenden Engagement* auf Anwaltsseite. Dass die Motivation bei der Bearbeitung eines Falles dabei auch von der Höhe der Gebühren abhängen kann, sollte unstrittig sein. Selbst wenn der Versicherungsnehmer insoweit aber keine Vorstellung haben sollte, liegt immer noch eine Verletzung des Versicherungsvertrags vor, weil dort nun einmal zwingend die Übernahme der gesetzlichen Gebühren versprochen wird. Unter versicherungsrechtlichen Aspekten ist m.E. weiter zu beachten, dass sich die Rechte und Pflichten der Vertragspartner *vollständig* aus dem Versicherungsvertrag und den ARB ergeben müssen und nicht aus dem VN unbekanntem vertraglichen Vereinbarungen mit Dritten, also den Vertragsanwälten und vermittelten Mediatoren.

Mit der Einschaltung von kostengünstigen »Partnerwerkstätten« in der Kraftfahrtversicherung ist dies nicht zu vergleichen, weil es dort keine gesetzlichen Gebühren gibt und der Versicherer auch nicht deren Übernahme verspricht. Auch besteht zwischen dem Geschädigten und der Haftpflichtversicherung seines Unfallgegners bekanntlich kein Versicherungsvertrag. Das sogenannte »DAV-Abkommen« für die Regulierung von Krafthaftpflichtschäden kann nicht für den Beweis des Gegenteils bemüht werden, weil hier ebenfalls zwischen dem Geschädigten und der Haftpflichtversicherung des Schädigers kein Versicherungsvertrag besteht und das Abkommen auch keine von beiden Parteien gewollte Unterschreitung der gesetzlichen Gebühren (gegen die Zuführung von Mandaten) beabsichtigt, sondern lediglich eine Pauschalierung der Rahmengebühren abhängig von typisierten Faktoren (Unterschied »Blech«- und Personenschaden etc.).

Dies führt uns jetzt zu den berufsrechtlichen Fragen der Kooperations- und Gebührenvereinbarungen. Hier springt als erstes die Vorschrift des § 49 b BRAO ins Auge, die zunächst in Abs. 1 auf das grundsätzliche Verbot der Gebührenunterschreitung verweist und dann in Abs. 3 S. 1 Folgendes feststellt:

»Die Abgabe und Entgegennahme eines Teils der Gebühren oder sonstiger Vorteile für die Vermittlung von Aufträgen, gleichviel ob im Verhältnis zu einem Rechtsanwalt oder Dritten gleich welcher Art, ist unzulässig.«

Haben Sie Subsumtionsschwierigkeiten, wenn behauptet wird, der gewährte Vorteil gegenüber dem Versicherer liege in der Gebührenvereinbarung bzw. Gebührenunterschreitung,²⁶ und die »Empfehlung eines Rechtsanwalts« sei von einer Vermittlung desselben nicht zu unterscheiden? Wenn ja, bin ich sehr gespannt auf die anschließende Diskussion.

Teubner weist daraufhin, dass der Rechtsanwalt, der eine Gebührenvereinbarung abgeschlossen hat, dem Gegner des VN aber die gesetzlichen Gebühren in Rechnung stellt, einen *Prozessbetrug* begeht.²⁷ Soweit Kooperationsvereinbarungen Regelungen für die *Sachbehandlung* enthalten, die *im Widerspruch* zur (versicherungsrechtlichen) Rechtsprechung stehen, kommt m.E. sogar ein *Parteierrat* in Betracht, wobei in der Praxis vor allem die sogenannten *Obliegenheiten* des VN betroffen sind.²⁸ Jedenfalls aber belegen solche Regelungen deutlich die Gefahr von Interessenkonflikten, auf die wir etwas später noch näher eingehen müssen.

Als weitere berufsrechtliche Vorschrift wäre § 43 a Abs. 1 BRAO zu prüfen, die zu den sogenannten Grundpflichten des Rechtsanwalts zählt:

»Der Rechtsanwalt darf keine Bindungen eingehen, die seine berufliche Unabhängigkeit gefährden.«

Die Auslegung dieser Vorschrift und Ihre Konsequenzen sind umstritten, wobei unsere Konstellation bisher nicht Gegenstand der Kommentierung war.²⁹ Anders als Kilian³⁰ meine ich allerdings, dass die eventuelle wirtschaftliche Abhängigkeit von einem Rechtsschutzversicherer nicht vergleichbar ist mit der Abhängigkeit von wenigen »Großmandaten«. Bei letzteren mag der Rechtsanwalt seine Objektivität verlieren und in die Gefahr geraten, nicht mehr als unabhängiges Organ der Rechtspflege zu handeln. Bei den Kooperationsabkommen besteht dagegen die Gefahr, dass der Rechtsanwalt die Interessen des ihn *ständig* empfehlenden Versicherers, mit welchem er durch vertragliche Vereinbarungen verbunden ist, *über* die Interessen des Mandanten stellt, mit welchem er vielleicht nur durch ein *einziges* Mandat verbunden ist.³¹

Natürlich weist Armbrüster³² zu Recht darauf hin, dass solche Fälle von den Rechtsanwaltskammern zu verfolgen wären, nur wie sollen diese Kenntnisse von den Verstößen erlangen? Wenn ein Rechtsanwalt nach mit Versicherungsschutz

26 Schons, AnwBl. 2012, 221, 222 geht von einer Unterschreitung aus, Kilian, AnwBl. 2012, 209, 210, 215 nur von einer »unangemessen niedrigen Gebühr«, meint aber auch, dass sich die Diskussion auf § 49 b Abs. 3 BRAO konzentrieren sollte.

27 Teubner, KammerReport Hamm 2012, 9 ff.

28 Anm. Cornelius- Winkler zu OLG Bamberg r+s 2012, 386, 390; Wendt r+s 2012, 209, 213 (Unwirksamkeit der Schadenminderungsobliegenheit).

29 Hensler/Prüting, a.a.O., BRAO § 43 a Rn. 9 ff.; Kleine- Cosack, BRAO 4. Aufl. 2003, § 43a Rn. 2.

30 Kilian, AnwBl. 2012, 209, 216.

31 tendenziell wohl ebenso van Bühren, BRAK-Magazin 2012, 3.

32 Armbrüster AnwBl. 2012, 218, 222.

versehener erster Instanz bei zwar »hinreichenden« aber nicht eben großartigen Erfolgsaussichten im Kosteninteresse des Versicherers von einer Berufung abrät, wird die Kammer hiervon nichts erfahren und ist die Problematik mit den zunehmend kritisierten Privatgutachten vergleichbar, bei welchen der Gutachter seinen »Ermessensspielraum« zugunsten des Auftraggebers ausübt.

Zu Interessenkonflikten kann es auch dann kommen, wenn der Versicherer *zu Unrecht* den Versicherungsschutz ablehnt oder einschränkt, wobei die Rechtsschutzversicherung bekanntlich durch viele Zweifelsfragen gekennzeichnet ist. Wird der Vertragsanwalt des Versicherers in solchen Fällen den Versicherungsanspruch des Mandanten gegen den ihn empfehlenden Versicherer durchsetzen?

1992 war aktives Schadensmanagement in der Rechtsschutzversicherung noch kein Thema. Im Zusammenhang mit Überlegungen, den Rechtsschutzversicherern die außergerichtliche Rechtsvertretung zu gestatten, hat *van Bühren* aber bereits damals darauf hingewiesen, dass dann auf Dauer nur diejenigen Rechtsanwälte ausreichend Mandate hätten, die sich gegenüber dem Versicherer *willfährig* verhielten, also kostspielige Prozesse vermeiden würden.³³

Um nicht missverstanden zu werden: Natürlich gibt es honorige Kollegen, die auch als Vertrauensanwälte des Versicherers jeder Versuchung widerstehen werden, gegen die Interessen des Mandanten zu handeln, und natürlich kommt es auch nicht in jedem Fall oder noch nicht einmal in der Mehrzahl der Fälle zu Interessenkollisionen.

Die Frage ist deshalb nur, ob man die (abstrakte) *Gefahr einer Interessenkollision*, neben dem m.E. gegebenen Verstoß gegen § 49 b Abs. 3 S. 1 BRAO, ausreichen lässt, die Kooperationsabkommen für unwirksam zu erachten.

Der BGH hat sich zur Frage möglicher Interessenkonflikte *indirekt* in zwei älteren Entscheidungen geäußert, die sich mit dem Recht auf freie Anwaltwahl beschäftigen. Weil damals § 158 m VVG a. F. (jetzt § 127 VVG) noch nicht Gesetz war, hat der BGH das Recht auf freie Anwaltswahl ausschließlich aus § 3 Abs. 3 BRAO gefolgert und über § 1 UWG auch einen Wettbewerbsverstoß bejaht, der zur Unwirksamkeit des Ausschlusses der freien Anwaltswahl führte. Geklagt hatte in der Entscheidung vom 26.10.1989³⁴ eine *Rechtsanwaltskammer*, deren Aktivlegitimation ausdrücklich vom BGH bejaht wurde. In dieser Entscheidung ging es um die Aufnahmebedingungen eines Mietervereins, bei welchem sich dieser im Rahmen einer Gruppenversicherung das Auswahlrecht vorbehalten hatte. Es ist angebracht, die Begründung des BGH wörtlich zu zitieren:

Das Recht der freien Anwaltswahl, wie es in § 3 Abs. 3 BRAO normiert ist, hat das Gesetz dem einzelnen um seines individuellen Schutzes willen verliehen und kann im Hinblick darauf, dass das persönliche Vertrauen des Rechtssuchenden in den zu beauftragenden Rechtsanwalt die sachliche Grundlage des Mandatsverhältnisses bildet,

³³ van Bühren, zfs 92, 362.

³⁴ BGH VersR 90, 195.

*grundsätzlich auch nur von dem in seinen Interessen betroffenen Rechtssuchenden selbst wahrgenommen werden. Dieses Recht hängt eng zusammen mit dem Grundsatz der freien Advokatur, der zu den tragenden Grundlagen der Rechtsordnung zählt. Es würde beeinträchtigt, wenn die Auswahl des Rechtsanwalts nicht mehr demjenigen überlassen bliebe, dessen Interessen zu wahren sind (sondern demjenigen) der insoweit keine eigenen Rechte verfolgt **und dessen Vertrauen in den Rechtsanwalt möglicherweise sogar auf Erwägungen beruht, die mit den Interessen des Betroffenen nicht übereinstimmen.***

Mögliche *Interessenkonflikte* zwischen Leistungserbringung und Kostenträgerschaft in einer Person waren für den Gesetzgeber Grund, in § 4 Rechtsdienstleistungsgesetz (RDG) dem Rechtsschutzversicherer jegliche Rechtsberatung zu untersagen. Die amtliche Begründung stützt sich dabei auch auf ein Urteil des BGH aus dem Jahre 1961,³⁵ in welchem das Gericht zunächst die Unterschiede zwischen der Haftpflichtversicherung und der Rechtsschutzversicherung herausarbeitete. In der Haftpflichtversicherung darf der Versicherer Regulierungsverhandlungen mit dem Geschädigten führen, weil er aufgrund des Versicherungsvertrags letztlich die Schadensersatzforderung zu erfüllen hat. In der Rechtsschutzversicherung bleibt die Hauptforderung dagegen Sache des Versicherungsnehmers und sieht der BGH deshalb einen Interessenkonflikt:

*Dies wird deutlich, wenn man berücksichtigt, dass **vom wirtschaftlichen Interesse der Beklagten her gesehen** das Ziel derartiger Verhandlungen allein die **Vermeidung von Kosten** sein könnte, auch wenn im Ergebnis die Verwirklichung von Ansprüchen des Versicherungsnehmers unterbliebe, **während der Versicherungsvertrag,**, die Beklagte zur Übernahme der Kosten verpflichtet, die durch die beabsichtigte, hinreichend aussichtsvolle Rechtsverfolgung entstehen.*

Natürlich verbietet das Rechtsdienstleistungsgesetz keine Beratung und Vertretung durch Rechtsanwälte. Der Interessenkonflikt ist aber beim aktiven Schadenmanagement in abgemilderter Form der gleiche, auch wenn er sich jetzt vom Versicherer auf seinen »Vertragsanwalt« *verlagert*. Durch die vertraglich vereinbarte Integration des Anwalts in das aktive Schadenmanagement sieht sich dieser auf einmal mit Interessen des Versicherers konfrontiert, deren Nichtbeachtung für ihn wirtschaftlich negative Folgen haben kann. Die Versicherer werden sich bemühen ihre Anwaltsnetzwerke möglichst klein zu halten, weil so größere Zugeständnisse der Anwaltsseite bei den Preisverhandlungen möglich sind. Dies führt dazu, dass der »Vertragsanwalt« bei einer vollständigen Umsetzung des aktiven Schadenmanagements über kurz oder lang zu beinahe 100 % nur noch vom Versicherer vermittelte Mandate bearbeitet und damit in die Rolle eines »Scheinselbständigen« gerät. Viele Versicherer haben denn auch erkannt, dass diese Lösung betriebswirtschaftlich wesentlich sinnvoller ist, als selbst mit einem entsprechenden Apparat an sozialversicherungspflichtigen Angestellten die Rechtsberatung betreiben zu wollen, weshalb

35 BGH NJW 61,1113 = VersR 61,433.

die Angriffe gegen den »Monopolcharakter« des RDG von Seiten der Rechtsschutzversicherer deutlich schwächer geworden sind.

Mit der gelegentlich diskutierten *Qualifikation* der empfohlenen Kanzleien schließlich hat die Gefahr einer Interessenkollision nichts zu tun. Bei der Auswahl der Kanzleien ist eine *unterschiedliche* Handhabung der Versicherer festzustellen, d.h. Vertragsanwälte des Versicherers können durchaus qualitativ gute Arbeit leisten. Andererseits kann ich mich an einen Fall erinnern, in dem ein Mandant in einer schwierigen versicherungsrechtlichen Frage zu mir kam und ihm zuvor eine bestimmte Kanzlei durch den Rechtsschutzversicherer empfohlen worden war. Weder befand sich in dieser Sozietät ein Fachanwalt für Versicherungsrecht, noch war das Versicherungsrecht nach den Angaben auf der Internetseite der Kollegen wenigstens »Interessenschwerpunkt«. Dafür war die Kanzlei aber Mitglied einer Genossenschaft, die eine Gebührenvereinbarung mit dem Rechtsschutzversicherer geschlossen hatte.

V. Rechtspolitische Überlegungen

Auch wenn nur eine *Minderheit* von wenigen Tausend Kanzleien m.E. rechtswidrige Vereinbarungen mit Rechtsschutzversicherern eingeht, können die *Auswirkungen* auf den gesamten Rechtsberatungsmarkt kaum unterschätzt werden. Je mehr das aktive Schadenmanagement greift, umso mehr wird es zu einer Konzentration auf dem Anwaltsmarkt kommen. Dies wird durch Erfahrungen aus den Niederlanden bestätigt, wonach die Tätigkeit einer großen Anzahl dortiger Kanzleien davon abhängt, wie viele Mandanten ihnen von den Rechtsschutzversicherern »zugewiesen« werden.³⁶

Die großen Rechtsschutzversicherer agieren mittlerweile europaweit, einige sogar weltweit. Im Ausland unterliegen die Versicherer dabei kaum Beschränkungen, insbesondere dürfen sie oft selbst außergerichtlich die Rechte ihrer Versicherungsnehmer wahrnehmen.

Ein Blick nach Großbritannien zeigt, dass dort bereits ein tiefgreifender Wandel der Rechtskultur stattgefunden hat. Nur eine Minderheit der Bürger findet dort noch den Weg zum Rechtsanwalt bzw. Solicitor, die große Mehrheit muss sich mit einer »Rechtswahrnehmung Light« durch Rechtsschutzversicherer, Automobilclubs und sonstige Organisationen begnügen. Deren Rechtswahrnehmung muss *zwangsläufig* Kostengesichtspunkte stärker in den Vordergrund stellen, weil die Versicherungsprämie oder der Mitgliedsbeitrag – anders als das Anwaltshonorar – nicht mit dem Aufwand korrespondieren. Jedenfalls aber wächst die Versuchung, eine möglichst schnelle Erledigung über eine möglichst erfolgreiche zu stellen, wenn Leistungserbringung und Kostenträgerschaft in einer Hand liegen.³⁷

36 Van Bühren, zfs 92, 362 unter Bezug auf eine Untersuchung von Blankenburg.

37 S. FN 35 und die Ausführungen zur »Shuttlemediation« unter 3.

Will man deshalb in Deutschland nach wie vor für alle eine qualitativ hochwertige Rechtsberatung im Interesse des Zusammenhalts der Gesellschaft aufrechterhalten, gelangt man zwangsläufig zu einem *konservativen* Standpunkt:

1. Versicherer sollten Versicherer bleiben und keine »Rechtsdienstleister« werden wollen. Nachdenken sollte man aber m.E. auf Versichererseite über eine bessere Kalkulation des Risikos in der Rechtsschutzversicherung, insbesondere über Versicherungsprämien, die sich an den Einkommens- und Vermögensverhältnissen des Versicherungsnehmers orientieren, weil sich diese in praktisch allen Bereichen direkt auf die Gebührenhöhe auswirken. Die Anwälte würden diese Umstellung – die in anderen Versicherungssparten ja schon immer gilt – sicher unterstützen bzw. deren Notwendigkeit ihren Mandanten klarmachen.
2. Anwälte müssen zwar wirtschaftlich denken, also bei der Kanzleistruktur auf Effizienz und Kosten achten, dürfen aber – wegen der notwendigen Vertrauensbasis mit dem Mandanten – bei ihrer Dienstleistung selbst ausschließlich von den Interessen des Mandanten geleitet sein. Andernfalls mutieren sie vom Freiberufler zum Kaufmann und verliert das Rechtsberatungsmonopol seinen Schutzzweck.
3. Wir alle müssen uns entscheiden, ob das Recht und der Zugang zum Recht zur »Ware« werden oder ebenso wie die Gesundheit und soziale Mindeststandards den »Marktgesetzen« entzogen sein soll.³⁸
4. Die Anwaltschaft muss eine echte »Qualitätsoffensive«³⁹ starten, damit der Markt wegen der Bedeutung des Rechts über die Qualität bereinigt wird und nicht über den Preis oder das vor allem kaufmännische Geschick der Kanzlei. Rechtsschutzversicherer könnten hierbei wertvolle Evaluierungsarbeit leisten, wenn sichergestellt ist, dass die Qualität anwaltlicher Dienstleistung nach objektiven Faktoren und von einer objektiven Stelle festgestellt wird. Dann wäre auch gegen Empfehlungen der Rechtsschutzversicherer nichts einzuwenden, die sich rein an der Qualität und nicht an dem Abschluss von Kooperationsabkommen orientieren.
5. Die Rechtsschutzversicherer haben eine wichtige Funktion für das Rechtssystem, weil sie für breite Bevölkerungskreise den Zugang zum Recht ermöglichen. Auch hier ist deshalb einem Qualitätswettbewerb der Vorzug vor einem Preiswettbewerb zu geben.

38 Vgl. hierzu Michael Sandel, Was man für Geld nicht kaufen kann: Die moralischen Grenzen des Marktes, 2012.

39 Joachim Jahn, FAZ v. 3. März 2012, zitiert nach dem Soldan Kanzlei Journal 3/2012.

VI. Fazit

Maßnahmen des aktiven Schadenmanagements in der Rechtsschutzversicherung führen in unterschiedlichem Umfang zu Qualitätseinbußen bei der Rechtswahrnehmung des Versicherungsnehmers, verstoßen zumindest teilweise gegen versicherungs- und berufsrechtliche Vorschriften und bergen insgesamt die Gefahr von Interessenkollisionen, weil die Grenzen zwischen Versicherung und Rechtsdienstleistung verwischt werden. Rechtspolitisch ist darauf zu achten, dass nicht durch die »Normative Kraft des Faktischen« Trends eingeleitet werden, welche den bisherigen hohen Stand der Rechtskultur in Deutschland beschädigen.

Rechtsschutzversicherung im Wandel¹

Dr. Ulrich Eberhardt

Mit der Anwaltschaft gemeinsam in schwierigem Gelände

I. Einleitung

Die relativ junge Geschichte der Rechtsschutzversicherung in Deutschland ist eine Erfolgsgeschichte. In keinem europäischen Markt konnte sie nach dem Krieg,² insbesondere aber seit den 60er Jahren³ eine derartig dynamische Verbreitung und Marktdurchdringung erfahren wie in Deutschland.⁴ Rund 40 Prozent der deutschen Haushalte haben eine Rechtsschutzversicherung. 80 Millionen Deutsche geben Jahr für Jahr mit 3,2 Mrd. € fast ebenso viele Geld für Rechtsschutzversicherungen aus wie alle übrigen, mehr als 600 Millionen Bürger Europas gemeinsam.⁵ Im Vergleich dazu muten die Marktzahlen in den europäischen Nachbarländern geradezu bescheiden an, so dass die deutschen Rechtsschutzversicherer

-
- 1 Komplette überarbeitete, aktualisierte und ergänzte Langfassung des auf dem 51. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar gehaltenen Vortrags »Schadenmanagement in der Kfz-Versicherung« basierend auf einem in der Gedächtnisschrift für Ulrich Hübner im November 2012 erschienenen Aufsatzes, s. Eberhardt, Rechtsschutzversicherung im Wandel, in: Beckmann/Mansel/Matusche-Beckmann (Hg.): Weitsicht in Versicherung und Wirtschaft, Gedächtnisschrift für Ulrich Hübner, 2012, S. 63 ff.
 - 2 Illustrativ: Kurzka/Pantner/Schiller, 75 Jahre Rechtsschutz in Deutschland, in: Wesel (Hg.), Recht, Unrecht und Gerechtigkeit, 2003, S. 239 ff. (245 f.).
 - 3 Vgl.: Hommerich/Kilian, Rechtsschutzversicherungen und Anwaltschaft, Eine empirische Analyse, Forschungsberichte des Soldan Instituts für Anwaltsmanagement, Bd.7, 2010, S. 27 f.
 - 4 Kurzka/Pantner/Schille (Fn. 1) S. 239 ff. (247): Während nach dem Krieg nur zwei Anbieter auf dem Markt aktiv waren, waren es bis Mitte der 80er Jahre schon 29 Rechtsschutzunternehmen; zur historischen Entwicklung vgl. auch: Samimi, AnwaltFormulare Rechtsschutzversicherung, 3. Aufl. 2013, Rn. 3 f.
 - 5 Hommerich/Kilian (Fn. 2) S. 13; Kilian/ Terriuolo, Anwälte, Rechtsschutzversicherung, Mandanten – die Wirklichkeit, Empirische Erkenntnisse zur Bedeutung der Rechtsschutzversicherung in Deutschland, AnwBl 2012, 226.

den gesamten europäischen Rechtsschutzversicherungsmarkt zu mehr als 70 % dominieren.⁶

Von dieser Entwicklung hat vor allem die Anwaltschaft aufgrund ihres tradierten Berufsmonopols für Rechtsdienstleistungen profitiert. So wurden beispielsweise im Jahre 2004 von Rechtsschutzversicherungen rund 1,6 Milliarden € an Honoraren an die Anwaltschaft ausgezahlt, Tendenz steigend.⁷

Jedes Jahr bearbeiten die Rechtsschutzversicherer über 3,8 Millionen neue Streitfälle. Rund ein Drittel der Streitigkeiten kommen aus dem Vertrags-, Sachen- und Schadenersatzrecht, 28 Prozent der Fälle aus dem Verkehrsrecht und 16 Prozent der Auseinandersetzungen zählen zum Arbeitsrecht.⁸ Im Jahre 2006 wurde der Anteil der rechtsschutzversicherten Mandate in Einzelkanzleien auf 32 %, in Sozietäten mit bis zu fünf Rechtsanwälten auf 31 %, in Sozietäten mit bis zu zehn Rechtsanwälten auf 23 %, in Sozietäten mit mehr als zehn vollzeitigen Anwälten auf 17 % und in noch größeren Kanzleien auf 8 % geschätzt.⁹ Rechtsschutzversicherer zeichneten sich im Jahre 2006 für durchschnittlich 20 % des Honoraraufkommens der Rechtsanwaltschaft verantwortlich¹⁰ bzw. einen Anteil der rechtsschutzversicherten Mandate in deutschen Kanzleien in Höhe von 31 % im statistischen Mittel.¹¹ Es ist daher wenig überraschend, dass Anwaltschaft und Rechtsschutzversicherungen lange von einem starken Miteinander und einer allseits satten gegenseitigen Zufriedenheit geprägt waren trotz einzelner Meinungsverschiedenheiten bei rechtlichen Einzelfragen.¹²

-
- 6 Obarowski, in: Beckmann/Matusche-Beckmann (Hg.), *Versicherungsrechtshandbuch*, 2. Aufl. 2009, § 37 Rn. 2; ders., in: Langheid/Wandt (Hg.), *Münchener Kommentar zum VVG*, Bd. 2, Anh. zu § 125 Rn. 1.
 - 7 Gesamtverband der Versicherungswirtschaft (Hg.), *Jahrbuch 2005*, S. 105; dagegen spricht Cornelius-Winkler sogar von 2,0 Mrd. €, vgl.: Cornelius-Winkler, *Rechtsschutzversicherung*, 3. Aufl., S. 2.
 - 8 Vgl.: von Fürstenwerth in: *Pressemitteilung des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft vom 31.1.2013*.
 - 9 Hommerich/Kilian (Fn. 2) S. 87; leicht abweichende Zahlen auch hier bei: Cornelius-Winkler, (Fn. 7), S. 2 f.
 - 10 Hommerich/Kilian, a.a.O., S. 89 f. m.w.N; Cornelius-Winkler, (Fn. 7), S. 2 f.; Samimi, *AnwaltFormulare Rechtsschutzversicherung*, 3. Aufl. 2013, Rn. 4; Kilian/ Terriuolo *Anwälte, Rechtsschutzversicherung, Mandanten – die Wirklichkeit, Empirische Erkenntnisse zur Bedeutung der Rechtsschutzversicherung in Deutschland*, AnwBl 2012, 226, 228.
 - 11 Hommerich/Kilian, a.a.O., S. 95; je nach Kanzleistruktur kann der Prozentsatz auf bis zu 50 % wachsen, vgl.: Cornelius-Winkler, (Fn. 7), S. 3.
 - 12 Vgl. hierzu z.B.: Henke, *Extra Geschäftsgebühr für die Deckungsanfrage?*, AnwBl 2009, 207; van Bühren, *Die Auskunftspflicht des Rechtsanwalts über Vorschusszahlungen des Rechtsschutzversicherers*, zfs 2010, 428 ff.; ders.: *Rechtliche Probleme in der Zusammenarbeit mit Rechtsschutzversicherern*, NJW 2007, 3606 ff.; Samimi, *AnwaltFormulare Rechtsschutzversicherung*, 3. Aufl. 2013, Rn. 6: »scheinbar friedliche Koexistenz«; Samimi/Liedtke, *Rechtsschutzversicherungen: Im Visier der Verbraucherschützer*, zfs 6/2011, S. 303 ff.

Eine entscheidende Veränderung in diesem Szenario ergab sich für die Rechtschutzversicherer bereits im Jahre 2003, als sich die deutsche Anwaltschaft mit Ihrer starken Bundestags-Lobby in Berlin anschickte, eine grundlegende Überarbeitung ihrer Gebührenordnung durchzusetzen. Am 1. Juli 2004 trat das Rechtsanwaltsvergütungsgesetz (RVG) in Kraft und löste die Bundesrechtsanwaltsgebührenordnung (BRAGO) ab. Eine wesentliche Folge auf der Gebührensseite war die Abschaffung der gerichtlichen und außergerichtlichen Beweisgebühr, die vor allem in Rechtsgebieten, die üblicherweise vom Rechtsschutz ausgeklammert sind, namentlich Familien- und Baurecht, eine große Rolle spielen. Zeitgleich wurden für die Anwaltschaft Kompensationen verankert, die bei den Rechtsschutzversicherern spürbare Vorkehrungen auf der Aufwandsseite erforderlich machten, so z.B. der erweiterte Rahmen bei der Geschäftsgebühr.¹³ Auch in den letzten Jahren sind die Bemühungen der Anwaltschaft, den Gesetzgeber zur Verbesserung ihrer Einnahmenseite zu bewegen, in vollem Gange.¹⁴ So forderte der Deutsche Anwaltverein bereits seit 2008 eine Anpassung der Anwaltsgebühren um 15 %, die dann seit 2011 auf 19 % erhöht wurde. Oft wird diese Forderung mit von 1994 bis 2004 um 13 %, von 2004 bis 2012 um weitere 14 % gestiegenen Lebenshaltungskosten begründet.¹⁵ Diesen Bemühungen zu verdanken ist jedenfalls der Referentenentwurf eines »Zweiten Gesetzes zur Modernisierung des Kostenrechts« vom 21.11.2011¹⁶, der aller Wahrscheinlichkeit nach in der laufenden Legislaturperiode ohne größere strukturelle Veränderungen verabschiedet werden wird.¹⁷ Folge wird sein, dass die anwaltliche Vergütung linear und strukturell in weiten Bereichen angepasst werden wird.¹⁸ Beispiele linearer Anhebung sind die Gebührentabellen nach §§ 13 und 49 RVG. Bemerkenswert ist z.B. eine Erhöhung der anwaltlichen Gebühr bei einem Gegenstandswert von 600,- € um nicht weniger als 60 %. Gleichzeitig wird

13 Vgl. Schons: Rechtsschutzversicherer – Partner, Kontrolleur oder des Anwalts Konkurrent?, AnwBl 2010, 861 ff.

14 Vgl. z.B. Tätigkeitsbericht der Geschäftsführung des Deutschen AnwaltvereinS. 2010/2011, S.4; Ewer, Grußwort auf dem 63. Deutschen Anwaltstag: »Kanzleien sind auch Unternehmen. Sie müssen mit steigenden Lebenshaltungskosten umgehen«, vgl. AnwBl 7/2012, S. 579, 581.

15 Vgl. z.B.: Beck-Bever, Was lange währt, wird endlich gut ? Zur geplanten Anpassung der anwaltlichen Vergütung durch das KostRMoG, BRAK Magazin 05/2012, 4 (5); Filges, Anpassung der Anwaltsvergütung nimmt Fahrt auf, BRAK-Mitteilungen 5/2012, 193; Schwarz, Darf's ein bisschen mehr sein ? RAK-InForm Bamberg, Dezember 2012, S. 2.

16 Vgl. hierzu z.B.: Henke, Gebührenanpassung: Referentenentwurf ist da, AnwBl. 2012, 44.

17 Vgl. hier nur statt Vieler: Ewer, AnwBl 2012, 264: »Auswirkungen des geltenden Vergütungsrechts sind desillusionierend«; Walentowski, Die Gesetzesinitiativen des DAV werden von der Politik aufgegriffen, AnwBl 2011, 561 f.; Leutheusser-Schnarrenberger, RVG-Gebührenanpassung soll mit Gesamtpaket »Kostenrechtsnovelle« kommen, Rede auf dem 62. Deutschen Anwaltstag, AnwBl. 2011, 533 f.; Schwarz, (Fn. 15), S. 2.

18 Vgl. z.B. Kindermann, RVG-Anpassung: Ein Schritt weiter, AnwBl 10/2012, Editorial, 329.

von Anwaltsseite angekündigt, noch weitere vor allem lineare Verbesserungen der Vergütungsstruktur in die parlamentarischen Beratungen einzubringen.¹⁹ Und gleichzeitig verstummen auch die Stimmen nicht, wonach die bislang im Entwurf vorgesehenen Gebührenerhöhungen bei weitem nicht ausreichen, um den seit 1994 gestiegenen Lebenshaltungskosten Rechnung zu tragen.²⁰

Die Verbesserung der Einnahmeseite der Anwaltschaft bedeutet angesichts der geschilderten Größenordnungen der finanziellen Transfers zur Anwaltschaft automatisch eine Belastung der Aufwandsseite der Rechtsschutzversicherer. Es wird seitens der Anwaltschaft zudem überwiegend²¹ schlicht verkannt, dass die angeführte Steigerung der Lebenshaltungskosten auch das rechtssuchende Publikum, also nicht nur die Anwaltschaft betrifft; zusätzlich wird mit der Erhöhung der Rechtsverfolgungskosten für das rechtssuchende Publikum der Zugang zum Recht – zumindest für den nicht rechtsschutzversicherten Bürger, weiter erschwert,²² wobei der Jahresbeitrag einer Rechtsschutzversicherung heute oft niedriger als die Kosten einer einzigen Arbeitsstunde eines Anwalts liegt.²³ Prämienanpassungen in relevantem Umfang und damit letztlich eine höhere Belastung auch der rechtsschutzversicherten Verbraucher sind die Folge von Kostensteigerungen im Rechtsdienstleistungsmarkt und werden auch in naher Zukunft kaum zu vermeiden sein. Dass die Rechtsschutzversicherer Ihre Kosten- und Aufwandsstruktur im Auge behalten, ist wegen der Auswirkungen auf die Prämienkalkulation auch dem Kunden gegenüber mehr als legitim. Nur vertretbar geringe Rechtsschutzprämien erhalten die soziale Funktion der Rechtsschutzversicherung, wonach auch sozial schwachen Bevölkerungsschichten der Zugang zum Recht ermöglicht wird. Dies wird durch aktuelle gesetzgeberische Überlegungen weiter bestätigt. Der aktuelle,

19 Filges, Anpassung der Anwaltsvergütung nimmt Fahrt auf, BRAK-Mitteilungen 5/2012, 193.

20 Die sich ergebende Gebührenerhöhung mache »nicht einmal die Hälfte des Ausgleichs der Lebenshaltungskosten aus«, vgl.: Schwarz, (Fn. 15), S. 2.

21 Vgl. aber auch: Schons, Quo vadis Anwaltschaft ? : Der deutliche Rückgang der Gerichtsverfahren in den Jahren 2004 bis 2009 »ist weniger auf das Harmoniebedürfnis der deutschen Bevölkerung als auf die wirtschaftliche Situation zurückzuführen. Immer weniger Bürger können sich ein teures Gerichtsverfahren leisten.« Editorial AnwBl 12/2012.

22 Vgl. auch die Aussprache im Bundestag zum 2. Kostenrechtsmodernisierungsgesetz am 31.01.2013, BT-Drs. 17/27163, 17/27164 und 17/2769: Zugang zum Recht als »demokratische Grundversorgung jeder Bürgerin und jedes Bürgers«; aber auch: BT-Drs. 17/27165: Abschreckung der Rechtssuchenden, ihr Recht wahrzunehmen; kritisch soweit die Gerichtskosten erhöht werden auch Ewer, Grußwort auf dem 63. Deutschen Anwaltstag, vgl. AnwBl 7/2012, S. 579, 581; Schons, a.a.O. Fn. 21; a.A.: Leutheusser-Schnarrenberger, Grußwort auf dem 63. Deutschen Anwaltstag, vgl. AnwBl 7/2012, S. 581, 583: »Die moderate Anpassung der Gebühren wird zugleich dafür sorgen, dass der Zugang zu den Gerichten nicht übermäßig erschwert wird.«.

23 Vgl.: von Fürstenwerth in: Pressemitteilung des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft vom 31.1.2013.

rechtspolitisch durchaus umstrittene Regierungsentwurf des Gesetzes zur Änderung des Prozesskostenhilfe- und Beratungshilferechts,²⁴ wonach bei der Berechnung des Prozesskostenhilfeanspruchs u.a. die Freibeträge für die Anspruchsteller gesenkt werden sollen, wird insbesondere die sozial schwache Bevölkerungsschicht treffen. Der Regierungsentwurf des Gesetzes zur Änderung des Prozesskostenhilfe- und Beratungshilferechts schränkt zwar die finanzielle Hilfe für die gerichtliche Verfolgung und Verteidigung von Rechten nicht direkt ein. Durch die Absenkung der Freibeträge, insbesondere für Erwerbstätige, wird es allerdings ab einem gewissen Einkommensniveau häufiger dazu kommen, dass die gewährte Prozesskostenhilfe in Raten ganz oder teilweise zurückgezahlt werden muss.²⁵ Sollte die geplante Erhöhung der anwaltlichen Kosten auf gleichzeitig geplante Kürzungen der Prozesskosten- und Beratungshilfefreibeträge treffen, wird dies die Verantwortung der Rechtsschutzversicherer bei der Kalkulation der Prämien und damit ihrer Kostenstruktur noch weiter erhöhen.

Aufgrund dieses permanent starken Veränderungsdrucks müssen die Rechtsschutzversicherer ihre Geschäftsmodelle nachhaltig und in einer nach wie vor hohen Dynamik neuen Marktgegebenheiten anpassen, um nicht in einem von Stagnation geprägten Verdrängungswettbewerb Marktanteils einbußen hinzunehmen.²⁶ Diese Entwicklung ist nach Jahrzehnten relativer Ruhe erdrutschartig und in kurzer Zeit über die Beteiligten am Rechtsschutzprozess hereingebrochen und hat unzweifelhaft Reibungsflächen und Irritationen ausgelöst.²⁷

II. Entwicklung des Anwaltsmarktes

Parallel zu der rasanten Entwicklung des Rechtsschutzmarkts in den letzten Jahren hat sich auch die Anwaltschaft quantitativ stetig weiter entwickelt. Im Jahre 1987 gab es ca. 51.000 zugelassene Rechtsanwälte, zu Beginn des JahreS. 2008 waren es 147.000,²⁸ zu Beginn des JahreS. 2012 bereits nahezu 160.000.²⁹ Die Juristenausbildung produziert jedes Jahr eine hohe vierstellige Zahl von Volljuristen, von

24 BT-Drs. 17/11472.

25 Vgl. Pressemitteilung des Bundesministeriums der Justiz vom 31.1.2013, abrufbar unter: www.bmj.de.

26 Vgl. schon: *Horrión* in: Rechtsschutzversicherung im Gegenwind, VW 2009, S. 1368: Die Kunden erwarten »ein Maßhemd zum Discountpreis«; *Knospe*, Rechtsschutzversicherung: Harter Kampf um Kunden, VW 08/2006, S. 32 ff.; *ders.*: Positionskämpfe im zersplitterten Rechtsschutzmarkt, VW 16/2004, S. 1236 ff.

27 *Dommer*, Lotsen im Rechtsschutzfall, AnwBl 3/2012, S. 251 ff.: »Reichlich Sand im Getriebe der traditionsreichen Partnerschaft zwischen Versicherern und Anwälten«.

28 *Prütting*, 20 Jahre anwaltliches Berufsrecht, in: Henssler/Prütting (Hg.), Anwaltschaft und Wissenschaft im Dialog, Schriftenreihe des Instituts für Anwaltsrecht an der Universität Köln, Bd. 80, 2009, S. 77.

29 Samimi, a.a.O. Fn. 10, Rn. 45.

denen nur etwa 700 in der Justiz benötigt werden.³⁰ Demnach ist damit zu rechnen, dass die exponentielle Entwicklung der Zulassungszahlen weiter anhält, was alleine schon weitere dramatische Umsatzeinbußen der Zukunft zur Folge haben wird. Zu beachten sind aber auch die erheblichen qualitativen Veränderungen im Anwaltsmarkt in den letzten 25 Jahren, die ihrerseits den Verdrängungswettbewerb innerhalb der Anwaltschaft weiter angeheizt haben.³¹ Noch 1987 war jeder Rechtsanwalt gemäß dem damaligen Lokalisationsgebot gemäß § 18 BRAO a.F. bei einem bestimmten Gericht der ordentlichen Gerichtsbarkeit zugelassen und durfte auch nur dort als Anwalt in der Zivilgerichtsbarkeit gemäß § 78 Abs. 1 ZPO a.F. auftreten. Ähnliches galt für viele Oberlandesgerichte, was zudem durch die sogenannte Residenzpflicht gemäß § 27 BRAO a.F. ergänzt wurde, wonach jeder Rechtsanwalt innerhalb eines Oberlandesgerichtsbezirks Wohn- und Kanzleisitz zu unterhalten hatte. Gleichzeitig waren gemäß § 28 BRAO a.F. Zweigstellen ebenso verboten wie auswärtige Sprechstage. Werbung war ebenso wie Angabe von Tätigkeits- oder gar Interessenschwerpunkten nicht erlaubt. Die Entwicklung der Fachanwaltschaften, heute eine selbstverständliche und dem rechtssuchenden Publikum geläufige Bezeichnung, steckte noch in der Kinderschuhen und erstreckte sich faktisch vor allem auf die Fachanwaltschaft Steuerrecht.³²

Allein dieser Rückblick, der an dieser Stelle nicht erweitert werden soll, zeigt bereits, wie harmonisch die Anwaltswelt funktionieren konnte in einem einigermaßen überschaubaren Wettbewerbsumfeld und mit einigermaßen gesicherten Einkunftsquellen.

Wie Prütting so treffend formuliert, wurde diese »Idylle«³³ durch das Bundesverfassungsgerichtsurteil vom 14.7.1987 jäh gestört, wenn nicht sogar zerstört, wodurch faktisch jedweder Einschränkung der anwaltlichen Berufsausübung durch die sogenannten Ständesrichtlinien gemäß § 43 BRAO die rechtliche Grundlage entzogen wurde. Fortan mussten alle die Berufsausübung einschränkenden Bestimmungen dezidiert eine gesetzliche Regelung erfahren. Stück für Stück wurden Einschränkungen bei der anwaltlichen Berufsausübung des Bundesverfassungsgerichts, aber auch des Bundesgerichtshofs weiter zurückgedrängt, was an dieser Stelle nur ausschnittsweise dargestellt werden kann. So kippte das Bundesverfassungsgericht im Jahre 2000 die sogenannte Singularzulassung vor den Oberlandesgerichten als mit Art. 12 Grundgesetz und der dort normierten freien Berufsausübung unvereinbar.³⁴ Der Gesetzgeber reagierte bereits 1994 in dem »Gesetz zur Neuordnung des Berufsrechts der Rechtsanwälte und Patentanwälte«, in dem er die grundsätzliche Zulässigkeit von Werbung in § 43 b BRAO, ebenso die die

30 Streck, Die Anwaltschaft – eine absurde Wachstumsbranche! AnwBl 6/2004, S. 358.

31 Vgl. hierzu schon: Streck, (Fn. 30): »Ruinöser Verdrängungswettbewerb«.

32 Zu alledem und den weiteren damaligen Restriktionen bei der Berufsausübung ausführlich: Prütting, a.a.O. Fn. 28, S. 77.

33 Prütting, a.a.O. Fn. 28, S. 77, 78.

34 BVerfGE 103, S. 1 ff.

grundsätzliche Regelung zu den Fachanwaltschaften in § 43 c BRAO normierte.³⁵ Der Gesetzgeber war es dann auch, der im Jahre 2007 das sog. Lokalisationsgebot abschaffte, bezeichnender Weise im sog. »Gesetz zur Stärkung der Selbstverwaltung der Anwaltschaft« vom 26.3.2007.³⁶ In den Jahren von 1988 bis 2008 wurde die BRAO allein 34 Mal geändert.³⁷ Schließlich wurde mit der Änderung des ursprünglichen Rechtsberatungsgesetzes im Jahre 2008 der außergerichtliche Rechtsberatungsmarkt in vielen Bereichen für juristische Laien geöffnet, freilich ohne hier die Rechtsschutzversicherungen zu berücksichtigen, die von ihren Kunden vielfach um Rechtsauskünfte gebeten werden.³⁸ Es entstand allenthalben also Konkurrenz für die Anwaltschaft auf Gebieten, die – in der rechtsstaatlichen Welt bislang einzigartig³⁹ – den deutschen Anwälten vorbehalten waren. Kurzum, die Anwaltschaft sah sich in den letzten 25 Jahren einem grundsätzlichen, vor allem aber die Berufsausübung liberalisierenden und damit wettbewerbsverschärfenden Wandel ihres Berufsbildes ausgesetzt, und das bei kontinuierlich steigenden Zulassungszahlen.⁴⁰ Und schließlich hat es die Anwaltschaft mit einem rapide sinkenden Prozessaufkommen zu tun, weshalb der traditionell geführten Kanzlei oftmals schon aus diesen Gründen ihr Tätigkeitsfeld wegbricht.⁴¹ Es wundert daher nicht, dass die Entwicklung der Rechtsschutzversicherer, von einem wie beschrieben wesentlichen Kostenerstatter hin zu einem aktiven Mitgestalter des Schadensgeschehens,⁴² Verunsicherung und Reaktanz auslöst. Aktuell lässt sich daher konstatieren, dass das Verhältnis von Rechtsschutzversicherern und Anwaltschaft nicht mehr von einer satten beiderseitigen Zufriedenheit, sondern eher von einer gespannten wechselseitigen Beobachtung geprägt ist,⁴³ die zunehmend auch in öffentlichen Veranstaltungen hervortritt.⁴⁴

35 BGBl. I, S. 2278; vgl. auch: Eggert, Umsatz- und Einkommensentwicklung der Rechtsanwälte 1996 bis 2008, BRAK-Mitt. 2001, 118 (119).

36 BGBl. I, S. 358.

37 Prütting, a.a.O. Fn. 28, S. 77, 80.

38 Vgl.: Schiller, Rechtsschutzversicherung und Anwaltschaft – ein Spannungsverhältnis? VW 1999, 106.

39 Vgl.: Schiller, (Fn. 38).

40 Vgl. auch: Leutheusser-Schnarrenberger, Grußwort auf dem 63. Deutschen Anwaltstag, vgl. AnwBl 7/2012, S. 581; Rath, Kleine-Cosacks Sturm auf die Bastille – Wie kämpferisch Anwälte vor 25 Jahren das anwaltliche Standesrecht beseitigten, AnwBl. 7/2012, S. 608 ff.; vgl. auch schon: Streck, (Fn. 30).

41 Schons, (Fn. 21): »Radikale Marktveränderung«.

42 Vgl. auch: Dommer, a.a.O, Fn. 27, S. 251 ff.

43 Van Bühren, Rechtsschutzversicherungen – Partner der Anwaltschaft? Editorial BRAK Magazin 2012, 3; vgl. auch: Samimi, (Fn. 10), Rn. 45 f.; vgl. auch schon: Schiller, a.a.O. Fn. 38.

44 Vgl. den ausführlichen Bericht über das »FORUM Rechtsschutzversicherung« des DAV am 19.10.2011 in Hamburg bei: Samimi, a.a.O. Fn. 10, Rn. 48 ff.; ders., DAV-Forum Rechtsschutzversicherungen: Ein Tiefdruckgebiet mit Potential? Der Verkehrsanwalt 01/2012, S. 8 f.; hierzu auch: Dommer: Knatsch mit Rechtsschutzversicherungen: Das Kreuz mit Anwalts Liebling, AnwBl 12/2011, S. 924 ff.

III. Veränderte Kundenanforderungen in der Rechtsschutzversicherung

Ein Wirtschaftsunternehmen kann auf Dauer nur erfolgreich auf dem jeweiligen Markt agieren, wenn es in seiner Produktgestaltung und seinem Preisgefüge⁴⁵ den Wünschen der Kunden entspricht. Die Produktgestaltung muss letztlich dem Zeitgeist folgen und dabei in einem Preisrahmen verbleiben, der auf dem Markt noch als hinnehmbar akzeptiert wird. Dies gilt auch und erst recht für Rechtsschutzversicherungen, die ja ein sehr subjektives Risiko zu versichern haben. Neben dem sich permanent erhöhenden Druck auf der Schadenaufwandsseite und damit auf die Preisgestaltung der Produkte veränderten und erhöhten sich in den letzten Jahren geradezu sprunghaft auch die Anforderungen der Kunden an die Geschäftsmodelle der Rechtsschutzversicherer. Dies zeigt sich nicht nur in einem immer stärker artikulierten Preis-Leistungs- bzw. Kostenbewusstsein,⁴⁶ sondern vor allem auch im Hinblick auf inhaltlich qualitativ erhöhte Anforderungen an den Rechtsschutzversicherungsschutz. Der Grund hierfür scheint in einem grundlegenden sozialen Verhaltenswandel mitbegründet zu sein. Der Kunde im digitalen Zeitalter zeigt ein gegenüber früher stark abweichendes Konfliktlösungsverhalten. Es ist nicht zu bestreiten, dass sich die Lebensverhältnisse in der Gesellschaft in den letzten Jahren massiv verändert haben. So haben noch vor Jahren völlig undenkbare Kommunikationsmöglichkeiten zu einer Globalisierung, aber auch zu einer enormen Erhöhung der Geschwindigkeit und Kurzlebigkeit von Kommunikation geführt. Die Digitalisierung der menschlichen Umgebung mit ihren vielen Vorteilen hat auch dazu geführt, dass persönliche Kommunikation in vielen Fällen durch elektronische Kommunikation »ersetzt« wird.⁴⁷ Dies ist in vielen Familien bereits praktizierte Realität, es herrscht »seltsame Sprachlosigkeit in der Kommunikation« und es ist festzustellen, dass dieser Wandel im sozialen Miteinander immer noch oft schön geredet wird.⁴⁸ Überspitzt gesagt bedeutet das für das auf die Rechtsschutzversicherung runtergebrochene Verhalten des Kunden: Das Gespräch über den Nachbarszaun, womöglich auch die dort erfolgende Einigung z.B. über die Höhe der zu schneidenden Grenzbepflanzung, findet immer seltener statt. Dagegen erhalten sog. »Social Media« Plattformen im Internet einen ungebremsen, geradezu rasanten Zuspruch.⁴⁹ Es ist hier nicht der Ort, über soziologische Studien zu referieren oder diese gar zu betreiben. Es steht aber stark zu befürchten, dass damit ein soziales Lernfeld auch im Sinne eines Miteinanders der Menschen zunehmend

45 Zu Recht betont schon bei: Schiller, (Fn. 38), S. 107.

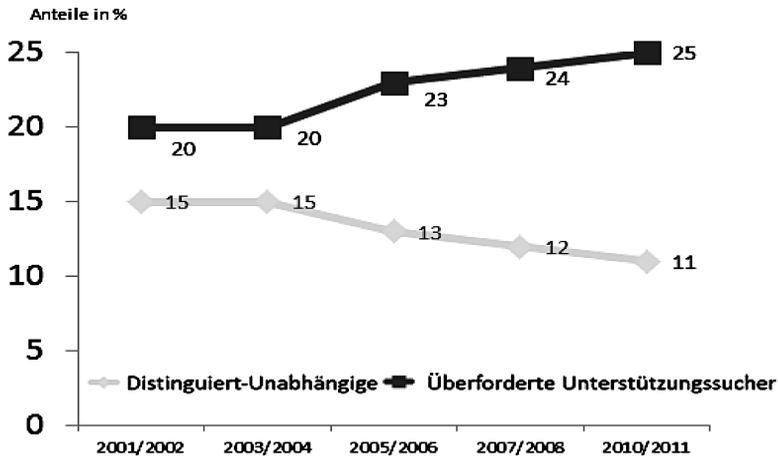
46 Horrion in: Rechtsschutzversicherung im Gegenwind, VW 2009, S. 1368: Die Kunden erwarten »ein Maßhemd zum Discountpreis«.

47 Vgl. STERN, Titelthema v. 9.8.2012: »iSolation, Immer online, aber sprachlos: Wie die digitale Welt unser Familienleben verändert«.

48 STERN, wie vor, S. 68 ff. mit einigen illustrativen Beispielen.

49 Vgl. statt Vieler: Jakobs, Daten im privaten Umfeld, in: Auer-Reinsdorff/Jakobs/Lepperhoff (Hg.), Vom Datum zum Dossier, 2011, S. 93 f.

brach liegt.⁵⁰ Dies konnte und kann nicht ohne Auswirkungen auf das Konfliktlösungsverhalten der Menschen und damit auch der Rechtsschutzversicherungskunden bleiben. Während in der vor-digitalen Welt kaum ein Weg daran vorbei führte, die soziale Erfahrung z.B. des Warenkaufs persönlich abzuwickeln und damit auch den Umgang mit enttäuschter Käuferwartung auf diesem Wege zu lernen, zeugen die Umsatzzahlen von Internetkaufhäusern oder Versteigerungsplattformen, dass das »früher« obligatorische persönliche Gespräch zunehmend durch einen Mouse-Klick ersetzt wird. Bestenfalls steht heutzutage noch über mobile Telekommunikationsgeräte, die vielfach per »Flatrate« unabhängig von konkreten Gesprächskosten genutzt werden können, eine Möglichkeit zu einer pseudopersonlichen Kontaktaufnahme zur Verfügung. Der Trend ist eindeutig: die persönliche Konfliktlösungserfahrung ist rückläufig, die Neigung, auch dieses Feld an Dritte zu delegieren, ist deutlich gestiegen. Diese Entwicklung spiegelt sich in dem Kundenverhalten der Rechtsschutzversicherer wider. Während noch vor einigen Jahren der sog. »distinguiert unabhängige Kunde« dominierte, also der Kunde, der seine Angelegenheiten selbst »in die Hand« nahm und Lösungen zur Konfliktlösung aktiv anstrebte bzw. auch einleitete, sehen wir heute in den Marktforschungsergebnissen einen Rückgang dieses Kundentyps zugunsten des sog. »überforderten Unterstützungssuchers«.⁵¹



Quelle: Kundenmonitor Assekuranz, s. Fn 51.

50 Vgl.: STERN, a.a.O., S. 72: »Fehlende Erfahrungsräume«, »Verkümmerung der sozialen Bindungsfähigkeit«; S. 73: »ständig verbunden, aber nicht mehr zusammen.«

51 Kundenmonitor Assekuranz 2011, Die Studie über den privaten Versicherungsmarkt in Deutschland, YouGov Deutschland AG, Köln, 2012.

Das veränderte Verhalten des Kunden im digitalen Zeitalter wirft aber zudem auch neue Fragen der Datensicherheit auf. Die Rechtsschutzversicherer haben zwar keinen Einfluss auf das Verhalten des Kunden im Netz, sie stehen aber in gewisser Weise in der Mitverantwortung, wenn sie dem Kunden Datenübertragungswege anbieten oder Dienstleister wie z.B. Anwälte empfehlen, die mit dem Kunden und dem Rechtsschutzversicherer dann auch digital im Internet kommunizieren bzw. Kundendaten austauschen.⁵² Es wird daher zunehmend vor allem unter Verbraucherschutzgesichtspunkten unter Beobachtung kommen, wie sich Rechtsschutzversicherer bei der Empfehlung insbesondere von Anwälten zum Thema Datensicherheit bzw. zur Einhaltung datenschutzrechtlicher Mindeststandards durch die empfohlenen Anwälte stellen.⁵³

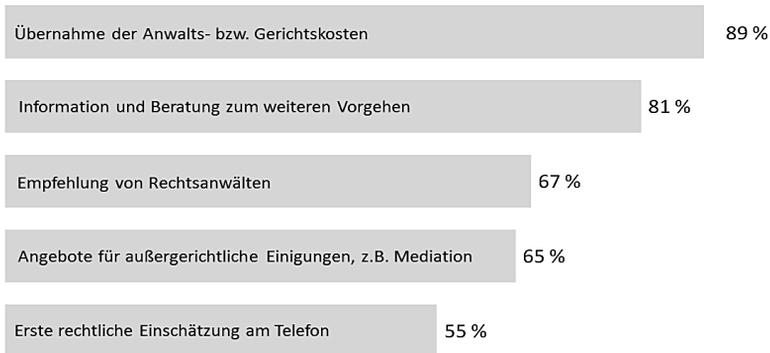
Für die Rechtsschutzversicherer bedeutet dies, in einem stagnierenden Markt seit einigen Jahren mit einem deutlich veränderten Kundenverhalten konfrontiert zu werden. Der Kunde, der weiß, was er will und nur noch die Kostenfrage klären muss, weicht zunehmend dem Kunden, der beim Rechtsschutzversicherer nach Orientierung bei der Konfliktlösung sucht. Dies belegen jüngste Umfrageergebnisse: 89 Prozent der befragten Bundesbürger erwarten von einer Rechtsschutzversicherung die Übernahme der Anwalts- bzw. Gerichtskosten. 81 Prozent erwarten eine Beratung und Informationen zum weiteren Vorgehen, 67 Prozent die Empfehlung von Anwälten und bereitS. 65 Prozent Angebote für außergerichtliche Einigungen, wie bspw. Mediationsverfahren. Eine erste rechtliche Einschätzung am Telefon ist für 55 Prozent eine Anforderung, die eine Rechtsschutzversicherung ihrer Meinung nach auf jeden Fall erfüllen sollte.⁵⁴

52 Näher hierzu: unten III 1b; vgl. auch EU-Kommissarin Neelie Kroos auf der Münchener Sicherheitskonferenz: »Man ist nicht frei im Netz, wenn man nicht sicher ist.« in: Handelsblatt vom 4.2.2013.

53 Vgl. nur: Schwintowski, *Anwaltliches Datenschutzmanagement – Qualitätsstandards*, VersR 2012, 1325 ff.

54 Forsa, Gesellschaft für Sozialforschung und statistische Analysen, *Ergebnisbericht einer repräsentativen Umfrage vom 11. Januar 2013*, S. 5.

Erwartungen an die Rechtsschutzversicherung



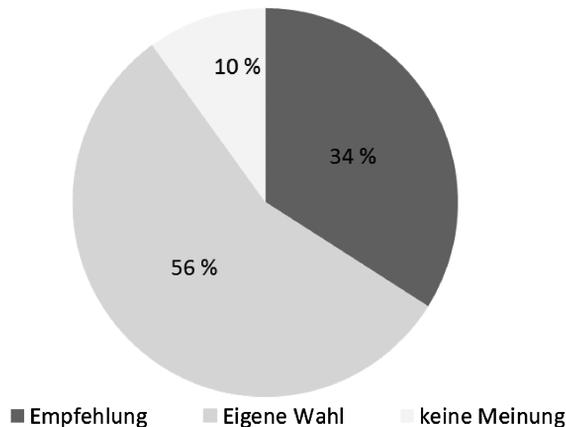
Quelle: Forsa-Umfrage siehe Fußnote 54.

Es steht außer Frage, dass diese Erkenntnisse zu einer Überprüfung der althergebrachten Geschäftsmodelle der Rechtsschutzversicherer führen mussten und auch führten. Heutzutage dürfte ein Rechtsschutzversicherer, der sich diesen Fragen nicht stellt, im Wettbewerb kaum mehr erfolgreich bestehen können. Unterstützungsleistungen bei der Konfliktorientierung und -lösung sind – soweit ersichtlich – daher in unternehmensindividueller Art und Weise überall im Markt zu finden.

Das tradierte Leistungsportfolio der Rechtsschutzversicherer fußt zwar nach wie vor auf dem Selbstverständnis als Schadenversicherer, der die Kosten seiner Kunden für die Rechtsverfolgung nach Lage der Allgemeinen Bedingungen für die Rechtsschutzversicherung (ARB) übernimmt bzw. erstattet. So ist es auch nach wie vor (noch) der in der Praxis häufigste Fall, dass der rechtsschutzversicherte Kunde einen ihm bekannten oder von ihm recherchierten Rechtsanwalt aufsucht und über diesen die Schadensmeldung und Deckungsanfrage für die Rechtsverfolgung in einen potentiell versicherten Rechtsfall vornehmen lässt. Auch dies spiegelt sich in neuesten Befragungen wieder: Wenn sie für eine rechtliche Auseinandersetzung einen Anwalt benötigen, würden sich 56 % lieber selbst ihren Anwalt aussuchen, immerhin aber schon 34 Prozent der befragten Bundesbürger eher auf die Empfehlung ihrer Rechtsschutzversicherung vertrauen.⁵⁵

⁵⁵ Forsa, Gesellschaft für Sozialforschung und statistische Analysen, Ergebnisbericht einer repräsentativen Umfrage vom 11. Januar 2013, S. 6.

Vertrauen in die Anwaltsempfehlung der Rechtsschutzversicherung



Quelle: Forsa-Umfrage, siehe Fußnote 55.

Der aus diesem Grund eingeschlagene Weg der Rechtsschutzversicherer vom Kostenerstatter zum Lotsen im Konfliktfall⁵⁶ ist daher alternativlos und nicht mehr umkehrbar.

Werfen wir also einen Blick auf die wichtigsten aktuell im Markt angebotenen »neuen« Leistungsmodule der Rechtsschutzversicherungen.

IV. Veränderte Leistungsangebote in der Rechtsschutzversicherung

1. Anwaltsempfehlung

Bereits seit den späten 90iger Jahren gingen mehr und mehr Rechtsschutzversicherer in diesem Zusammenhang dazu über, im Wege einer Serviceleistung dem Kunden gegenüber Empfehlungen für bestimmte Anwälte auszusprechen.⁵⁷ Durch den beschriebenen steigenden Aufwandsdruck, bedingt durch steigende Anwalts- und Gerichtsgebühren, aber auch bedingt durch zunehmenden Verdrängungswettbewerb im Rechtsschutzmarkt und veränderte Kundenbedürfnisse, entwickelten sich Rechtsschutzversicherer in der Folgezeit -bewusst oder unbewusst- immer weiter zu Assisteuren bei der Konfliktbewältigung Ihrer Kunden. Diese Entwicklung wird

56 Dommer, a.a.O., Fn. 27, S. 251 ff.; vgl. hierzu schon: Knospe, Rechtsschutz: Mit zündenden Ideen raus aus der Talsohle, VW 16/2007, S. 1308 ff.; Görsdorf-Kegel, Mit Assistanceleistungen den Marktrückgang stoppen, VW 23/2006, S. 1980 f.

57 Buschbell/Hering, Der Rechtsschutzfall in der Praxis, 1997, § 3 Rn. 4.

seitens der Anwaltschaft vor allem auch unter Transparenzgesichtspunkten kritisch begleitet. Rechtsanwalt Walentowski vom Deutschen Anwalt Verein sagte dazu anlässlich des 51. Deutschen Verkehrsgerichtstags in Goslar:

»Es ist nachvollziehbar, dass Rechtsschutzversicherungen sich vermeintlich bessere Anwälte als Vertragsanwälte suchen und die, wenn der Betroffene zu seiner Versicherung geht und fragt »haste nicht einen Anwalt«, diese dann benennt, die sie vorher ausgesucht haben. Was der Anwaltschaft aufstößt, ist, dass wir nicht wissen, nach welchen Kriterien die aussuchen? Also: Wie viel bezahlen die dem Anwalt, erstens? Weniger? Ist also der, der für weniger Geld arbeitet, der bessere Anwalt? Das ist die erste Frage. Und zweitens: Nach welchen Qualitätskriterien wird eigentlich hier gesucht?«⁵⁸

Gehen wir also an dieser Stelle zunächst der Frage nach, nach welchen Kriterien Anwälte und Anwältinnen ausgewählt und empfohlen werden.

Es dürfte heute kaum einen Rechtsschutzversicherer geben, der nicht an der Professionalisierung der gegenüber dem Kunden vielfach ausgesprochenen Anwaltsaufempfehlung arbeitet, sei es durch Entwicklung eines flächendeckenden Empfehlungsanwaltsnetzes, sei es mittels Durchsetzung bestimmter Qualitätskriterien in diesen Netzwerken wie z.B. Fachanwaltschaften, technischer Kanzleiausstattung, Zertifizierung nach DIN EN ISO 9001 oder Sicherstellung der Einhaltung datenschutzrechtlicher Bestimmungen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass keines dieser Merkmale, weder isoliert noch kumulativ, die absolute Gewähr für eine ordnungsgemäße anwaltliche Arbeit oder gar das »Funktionieren« der Beziehungsebene zwischen Anwalt und Versicherungskunden geben kann. In der Summe und Differenziertheit der Merkmale dürfte sich jedoch die Wahrscheinlichkeit einer für den Kunden bzw. Mandanten enttäuschenden Beratung oder Rechtsverfolgung deutlich gegenüber unqualifizierten oder ungeprüften Anwaltsaufempfehlungen reduzieren, wie beispielsweise durch einen bloßen Hinweis auf öffentlich zugängliche Anwaltsverzeichnisse.⁵⁹ Interessant in diesem Zusammenhang ist eine aktuelle, allerdings nicht repräsentative und daher nur mit Einschränkungen verwertbare Umfrage der Stiftung Warentest. Demnach legten zwar relativ viele Teilnehmer der Umfrage großen Wert auf einen Rat im Freundeskreis (22 %) oder beriefen sich gleich selbst auf einen ihnen persönlich bekannten anwaltlichen Spezialisten (26 %). Über die Hälfte der Befragten verließen sich jedoch auf weitere Quellen, alleine 15 % auf den Rat ihres Rechtsschutzversicherers, ein Viertel ließ sich darauf ein, womit dann immerhin 67 % zufrieden gewesen seien.⁶⁰ Dies ist ein erstaunlich hohes Ergebnis angesichts der Tatsache, dass die Umfrage nicht auf Rechtsschutzversicherungskunden abzielte. Demgegenüber suchten nur 2 % der befragten

58 Sog. O-Ton-Statement, abrufbar unter: »O-Ton-Paket: Verkehrsgerichtstag in Goslar 22. Januar 2013«; <http://www.davblog.de/?p=1859>.

59 Trittmacher/Köster, Welchen Wert hat die freie Anwaltswahl bei der Rechtsschutzversicherung für den Verbraucher? VuR 5/2012, S. 165 ff.

60 Finanztest 3/2013, S. 12, 15.

Teilnehmer z.B. Rat bei einer Rechtsanwaltskammer.⁶¹ Zweifel scheinen indes bei der im Wesentlichen kaum begründeten Schlussfolgerung des Tests angebracht: Während bestimmte Internetportale und Rechtsanwaltskammern von der Stiftung im Gegensatz zu anderen Verbraucherschutzorganisationen⁶² (fast) einschränkungslos empfohlen werden, beschränkt sich die Bewertung der Empfehlungskompetenz der Rechtsschutzversicherer im Großen und Ganzen darauf, dass die Empfehlung des Rechtsschutzversicherers »nicht schlecht sein« müsse, die Kunden die Empfehlung des Rechtsschutzversicherers allerdings auch nicht befolgen müssten.⁶³ Letzteres ist unstreitig, sagt aber über die Qualität oder Nichtqualität der Empfehlung nichts aus. Offensichtlich ist vielmehr, dass einige Portale nach völlig unüberprüfbareren Kriterien listen, z.B. nach sog. »Interessenschwerpunkten« oder auch schlicht nach Höhe des von dem gelisteten Anwalt geleisteten monatlichen »Beitrags«, um überhaupt gelistet zu werden. Dies war jedoch nicht Gegenstand der Untersuchung. Auch das Kriterium der Fachanwaltschaft wird nahezu undifferenziert als geeignetes Auswahlkriterium übernommen, obwohl genügend Anhaltspunkte dafür bestehen, dass nicht jeder Fall zwingend einer Fachanwaltschaft zugeordnet werden muss oder auch kann (s. nachfolgend unter a.). Den Einzelheiten dieser Untersuchung soll daher an dieser Stelle, zumal die Umfrage nicht repräsentativ war, nicht weiter nachgegangen werden. Verständnis wird allerdings der Forderung von Verbraucherschutzseite und auch der Anwaltschaft entgegenzubringen sein, Transparenz über die Kriterien der Auswahl von Empfehlungsanwältinnen herzustellen.⁶⁴ Es kann sich hier allerdings nicht um generelle, sondern nur unternehmensindividuelle Angaben handeln. Dieser Aufforderung sind insoweit einzelne Rechtsschutzversicherer bereits nachgekommen.⁶⁵ Insgesamt scheint Erläuterungsbedarf zu den Empfehlungskriterien der Rechtsschutzversicherer zu bestehen.

a) Fachanwaltschaft als Empfehlungskriterium

Zum Erwerb der Fachanwaltschaft ist ein 120stündiger Fachlehrgang nebst Klausuren zu absolvieren sowie in einem je nach Fachanwaltschaft geregelten Umfang durch das Sammeln von auf dem angestrebten Sektor einschlägigen Fällen eine gewisse Praxis nachzuweisen. Schließlich hat sich der Fachanwalt nach Erwerb der Fachanwaltschaft fortan regelmäßig fortzubilden, vgl. § 15 FAO,⁶⁶ wobei sich

61 Nachweise allesamt bei: Finanztest 3/2013, S. 12 ff.

62 Kritisch hier für den Bund der Versicherten e.V. insbesondere: Trittmacher/Köster, a.a.O. Fn. 59.

63 Finanztest 3/2013, S. 12, 13.

64 Trittmacher/Köster, a.a.O. Fn. 59; Walentowski, a.a.O. Fn. 58.

65 Dommer, a.a.O., Fn. 27, S. 251 ff., 253; die Empfehlungskriterien der HUK-COBURG-Rechtsschutzversicherung AG z.B. sind abrufbar unter: www.lawyerslife.de.

66 Kritisch zu den üblichen Fortbildungsinhalten: Hagenkötter, Gefühlte Qualitätssteigerung; Plädoyer für eine kreativere Pflichtfortbildung für Fachanwälte, AnwBl 11/2012, 905.

freilich die Fortbildungsveranstaltungen nach ihrer Art und Durchführung vor allem im Hinblick auf ihren Ausbildungs- oder Freizeitschwerpunkt mitunter sehr deutlich unterscheiden.⁶⁷ Man wird aber mit guten Gründen besonderes Interesse und Engagement in dem betreffenden Rechtsgebiet vermuten dürfen. Es spielen für Anwälte beim Erwerb des Fachanwaltstitels aber auch andere gewichtige Gründe eine große Rolle. In einer vom Soldan Institut für Anwaltsmanagement durchgeführten Umfrage gaben 44 % der Befragten an, dass sich ihre Honorarumsätze in Folge des Erwerbs eines Fachanwaltstitels positiv, durchschnittlich um 43 % gesteigert entwickelt haben, wogegen 23 % keine Steigerung feststellen konnten.⁶⁸ An der Spitze der Bewegung lagen Fachanwälte für Steuerrecht, Medizinrecht, Insolvenzrecht und Arbeitsrecht mit über 50 % Umsatzsteigerung.⁶⁹ Es ist daher zunächst aus Anwaltssicht festzustellen, dass der Erwerb des Fachanwaltstitels lohnenswert erscheint, wobei eine differenzierte Betrachtung je nach Anwaltschaft leicht unterschiedliche Bewertungen auslöst.⁷⁰

Zu der Problematik der zunehmenden Spezialisierung über Fachanwaltschaften ist viel geschrieben und diskutiert worden.⁷¹ Oft ist zu lesen, dass die im Fachanwaltstitel dokumentierte Kompetenz es dem Mandanten leichter mache, Vertrauen zu investieren.⁷² Ob die Fachanwaltschaft aber aus Mandantensicht ein isoliert betrachtet ausreichendes Kriterium für die Qualität der Bearbeitung darstellt, insbesondere wenn der Fall die Grenzen des ausgewiesenen Spezialfachs überschreitet, erscheint allerdings zweifelhaft. Die immer weiter fortschreitende Ausdifferenzierung in den letzten Jahrzehnten auf nunmehr zwanzig verschiedene

67 Vgl. z.B. das Seminar der Veranstaltungsagentur der AG Familienrecht im DAV: »Winter-Intensiv am Arlberg – Entspannt Tagen im schneesicheren Skigebiet« vom 25. Februar bis 3. März 2012, für das immerhin 30 Fortbildungsstunden im Sinne von § 15 FAO für Familienrecht bzw. Erbrecht angerechnet wurden. Gleiches gilt für das gleichnamige Seminar vom 2. März bis 9. März 2013 März in Warth am Arlberg; vgl. hierzu auch Finanztest 03/2012, S. 17: Lediglich »hörende« Teilnahme an Fortbildungsveranstaltungen.

68 Hommerich/Kilian, Umsatzentwicklung und Fachanwaltschaft : Was bringt der Titel ? AnwBl 11/2011, S. 856.

69 Hommerich/Kilian, a.a.O. Fn. 68.

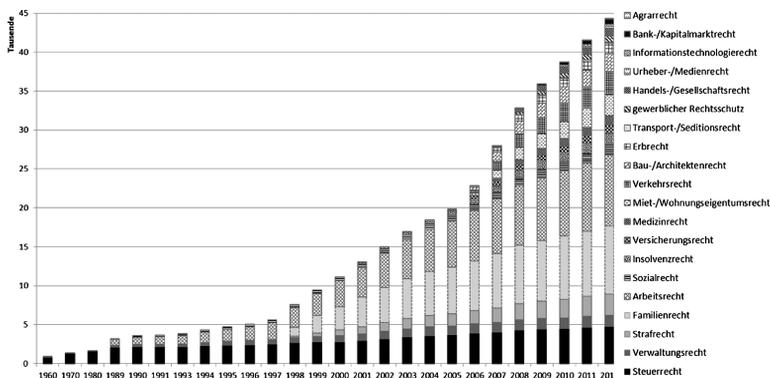
70 Hommerich/Kilian, a.a.O. Fn. 68.

71 Vgl. nur Hensler, Der Anwalt als Spezialist- und die Folgen für Ausbildung und Anwaltschaft, Symposium des Instituts für Anwaltsrecht an der Universität zu Köln am 2. Dezember 2011, AnwBl 2012, 100; Prütting, Kommunikation anwaltlicher Spezialisierung, Spezialisierungen als Problem des anwaltlichen Berufsrechts, AnwBl 2012, 101; Kilian, Anwaltliche Spezialisierung – oder was bringt ein Fachanwaltstitel, Empirische Forschungsergebnisse des Soldan Instituts, AnwBl 2102, 106 ff.; Ewer, Fachanwaltsordnung 2016 – Qualität sichern ohne die Hürden zu erhöhen, AnwBl 2012, 125 ff.

72 Heinicke, Fachanwaltschaften – was wollen eigentlich die Mandanten? AnwBl. 2/2012, 130.

Fachanwaltschaften⁷³ verwirrt den rechtssuchenden Kunden mehr als sie ihn orientiert.⁷⁴

Entwicklung der Fachanwaltschaften (gesamt und einzeln)



Quelle: www.brak.de.⁷⁵

So muss sich der Kunde doch fragen: Welchem Rechtsgebiet ist mein Fall zuzuordnen? Ist das ein Fall für Fachanwaltschaft A oder Fachanwaltschaft B? Muss ich z.B. als Geschädigter eines mitverschuldeten Verkehrsunfalls mit eigenem und fremdem schwerem Personenschaden einen Fachanwalt für Verkehrsrecht, einen Fachanwalt für Medizinrecht oder gar einen Fachanwalt für Strafrecht kontaktieren? Oder sollte ich in diesem Falle auf eine Doppelfachanwaltschaft, nämlich Verkehrs- und Medizinrecht, achten? Es könnte sich aber auch die Frage stellen, ob nicht auch der mir persönlich bekannte Anwalt, der keine Fachanwaltschaftsbezeichnung führt, diesen Fall ordnungsgemäß bearbeiten kann. Erfolgt eine Mandatierung aufgrund der Identifizierung einer vermeintlich einschlägigen Fachanwaltschaft, stellt sich aber im weiteren Verlauf der Schwerpunkt des Falles anders heraus, sei es als einer anderen Spezialisierung zuzuordnen oder als »Allgemeinrechtsfall«, verliert die ursprünglich getroffene Anwaltsauswahl für den Kunden bzw. Mandanten unter Umständen ihren Wert. Es besteht aber dann die greifbare

73 Vgl. die Übersicht über die Entwicklung der Fachanwaltschaften seit 1060 in: BRAK-Mitt. 2011, 72.

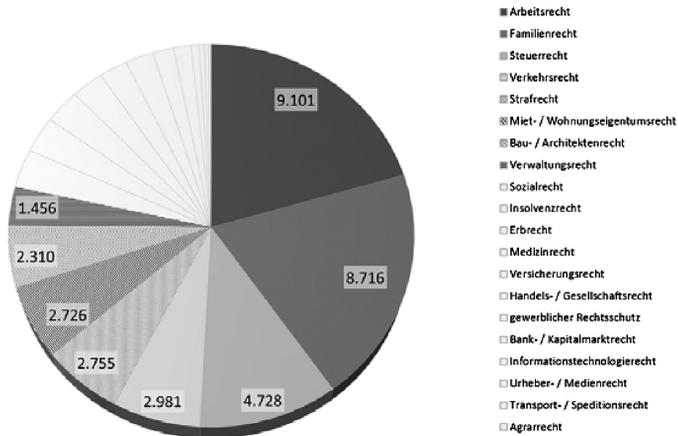
74 Eberhardt in: Goslar Institut (Hrsg.): Recht haben und Recht bekommen, S. 5, abrufbar unter: www.lawyerslife.de; vgl. auch: Trittmacher/Köster, a.a.O. Fn. 59; a.A. offenbar: Finanztest 3/2013, S. 12 ff.

75 www.brak.de/w/fileS.04_fuer_journalisten/statistiken/statistiken2012/entwicklungfaebis012.pdf.

Gefahr, dass das Mandat nunmehr trotz fehlender einschlägiger Spezialisierung weiter betrieben wird und die Fachanwaltschaft insoweit zuvorderst als Akquise-Instrument anzusehen war.⁷⁶ Auch ist zu berücksichtigen, dass Fachanwaltschaften zwar von den Anwaltsverbänden als Qualitätsmerkmal stark beworben werden,⁷⁷ letztlich aber nur ein Bruchteil der zugelassenen Anwälte in den Genuss einer Fachanwaltsbezeichnung kommt. So wird geschätzt, dass von den derzeit ca. 160.000 zugelassenen Anwälten ca. 45.000 Fachanwaltsbezeichnungen geführt werden, die allerdings um die doppelt oder sogar dreifach Bezeichnungen reduziert werden müssen, so dass vermutlich »netto« derzeit ca. 26.000 bis 30.000 Anwälte als Fachanwälte bezeichnet werden können: weniger als 20 % aller zugelassener Anwälte.⁷⁸

Quantitative Verteilung der Fachanwaltschaften

-> insgesamt knapp 45.000 Titel („netto“ aber nur ca. 26.000)



Quelle: www.brak.de.⁷⁹

76 Heinicke, Fachanwaltschaften – was wollen eigentlich die Mandanten? AnwBl. 2/2012, 130, räumt insoweit diese »Anglersicht« und die dahinter stehenden Markt Betrachtungen offen ein.

77 Vgl. Anzeige des DAV in: AnwBl 11, 2010: »Survival of the Fittest«; vgl. auch: van Bühren, Fachanwalt light, KammerForum 6/2009, S. 161: »Eine Fachanwaltschaft signalisiert geprüfte Qualität, die vom rechtssuchenden Publikum nachgefragt wird.«

78 Die Ermittlung einer exakten Zahl der tatsächlichen Mehrfach-Fachanwälte ist kaum möglich, da nicht alle Kammern die entsprechenden Zahlen der Doppel- und/oder Dreifachzulassungen melden, vgl.: Hommerich/Kilian, Fachanwälte – wer hat wo welchen Titel? AnwBl 2/2011, S. 137 f.

79 www.brak.de/w/fileS_04_fuer_journalisten/statistiken/statistiken2012/entwicklungfaebis012.pdf.

Schließlich scheinen auch nicht wenige Anwälte Schwierigkeiten zu haben, die zur Erlangung der Fachanwaltsbezeichnung notwendigen Fallzahlen zu erlangen,⁸⁰ z.B. weil sie in einer bevölkerungs- und /oder strukturschwachen Region tätig sind.⁸¹ Der Zugang zur Fachanwaltschaft wird daher paradoxerweise ausgerechnet durch ein Kriterium erschwert, bei dem es gar nicht auf die Qualität der Fallbearbeitung ankommt.⁸² Man darf daher getrost davon ausgehen, dass nicht wenige Anwälte, an deren anwaltlicher Kompetenz kein Zweifel besteht, nicht in den Genuss einer Fachanwaltschaftsbezeichnung kommen (können). Es wird daher gefordert, insbesondere in ländlichen Gebieten auch außerhalb geltender Fachanwaltsbezeichnungen auf einen fundierten Erfahrungsschatz »in der Breite des Rechts« hinzuweisen.⁸³ Denn es kann in dieser Pauschalität nicht behauptet werden, dass Nichtfachanwälte »schlechtere« Anwälte sind.⁸⁴ Im Gegenteil ist zu vermuten, dass »je spezialisierter gearbeitet wird, umso eher (...) im Laufe der Zeit die allgemeinen Rechtskenntnisse zu verblassen« scheinen.⁸⁵ Die Anwaltsverbände müssen sich daher fragen lassen, ob die von ihnen selbst betriebene Werbung⁸⁶ für die Fachanwaltschaften der Marktsituation der Anwaltschaft insgesamt gerecht wird.⁸⁷ Plakativ ist steht die Frage im Raum, was angesichts der Forderung nach zunehmender Spezialisierung noch aus dem traditionellen Generalisten werden soll,⁸⁸ zumal die Fachanwaltschaften trotz ihrer Differenziertheit keineswegs alle

80 Van Bühren, Fachanwalt light, KammerForum 6/2009, S. 161.

81 Vgl. hierzu auch: Hommerich/Kilian, Wie schwer ist das »Fälle Sammeln« auf dem Weg zum Fachanwalt? AnwBl 2011, 576 f.; Henssler, Der Anwalt als Spezialist – und die Folgen für Ausbildung und Anwaltschaft, AnwBl. 2/2012, 100.

82 Van Bühren, Fachanwalt light, KammerForum 6/2009, S. 161; ders., Die Leiden des Schusters Wilhelm Voigt – Das Dilemma beim Erwerb des Fachanwaltstitels, BRAK Magazin 2013, 8f. mit dem zutreffenden Hinweis, dass nach BGH Urt. v. 23.9.2002, abgedruckt in BRAK-Mitteilungen 2003, 25, »auch offensichtlich falsch bearbeitete Fälle ausreichen, den Fachanwaltstitel zu erwerben.«

83 Henssler, Der Anwalt als Spezialist – und die Folgen für Ausbildung und Anwaltschaft, AnwBl. 2/2012, 100.

84 Sehr kritisch hierzu ausdrücklich: Kindermann, Rechtsschutz: Strategien der Anwaltschaft im Umgang mit Versicherern, AnwBl 2012, 223 ff. (224).

85 Bräuer, Der Fachanwalt für BGB – oder wenn Banalitäten zur Falle werden, AnwBl 10/2012, 838.

86 S. Anzeige des DAV zu Fortbildungszertifikaten in: AnwBl 11/2010: »Survival of the Fittest«: »Über 150.000 zugelassene Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte stehen in einem anspruchsvollen Wettbewerb und nur diejenigen, die sich beruflich weiterentwickeln, bleiben zukunftsfähig.«

87 Kritisch und differenzierend auch: Heinicke, Fachanwaltschaften – was wollen eigentlich die Mandanten?, AnwBl 2012, 130.

88 Vgl. Lührig, Macht Geld glücklicher? Der Anwalt als Spezialist, AnwBl 2012, 67 (168); vgl. auch Hartung, Rechtsrat ist (k)eine Ware, Anwaltlicher Rechtsrat zwischen Raketennwissenschaft und Commodity, AnwBl 3/2012, 231 ff.

Rechtsbereiche abdecken.⁸⁹ Parallel wird erwartet, dass der Universalanwalt klassischer Prägung als Berater und Vertreter in allen Rechtsangelegenheiten schon in naher Zukunft unternehmerisch überholt und als »Auslaufmodell« zu klassifizieren sein wird.⁹⁰

All dies zeigt, dass die Darstellung eines Qualitätsmerkmals anwaltlicher Beratung über die Fachanwaltsbezeichnung nicht einfach ist. Um wie viel schwerer aber muss dies dem rechtssuchenden Publikum fallen.⁹¹ Trotz alledem spricht der geführte Fachanwaltstitel eher für als gegen Fachkunde zumindest in dem geprüften und nachgewiesenen Rechtsgebiet, so dass er trotz aller Kritik sicher als *eines* von mehreren Kriterien bei der Empfehlung eine Rolle spielen *kann*. Der Wert der Mandatierung eines Spezialisten hängt indes davon ab, das betroffene Rechtsgebiet sicher zu erkennen und den weiteren Verlauf des Falles möglichst sicher zu prognostizieren. Hier kann die Rechtsschutzversicherung in berechtigter Weise und selbstbewusst auf jahrzehntelange Erfahrungsschätze verweisen und diese dem Kunden bei der Auswahl seines Anwalts anbieten.

b. Kanzleiorganisation als Empfehlungskriterium

Ergänzend zur einschlägigen Fachanwaltsqualifikation sollte bei einer Empfehlung aus den genannten Gründen auf weitere Aspekte der Kanzleiqualität geachtet werden. Naheliegender erscheint hier zunächst die Zertifizierung der Empfehlungskanzlei nach DIN EN ISO 9001.⁹² Dieses Kriterium wird in der Anwaltschaft durchaus kontrovers debattiert⁹³, befindet sich aber auf dem Vormarsch und wird mittlerweile sogar von Einzelkanzleien als taugliches und praktikables Instrument angesehen, sich im harten Wettbewerb hervorzutun.⁹⁴ Die Zertifizierung zeigt dem Rechtsschutzversicherer, dass sich die Kanzlei mit organisatorischen Aspekten der Anwaltsarbeit vertieft auseinandergesetzt hat. Formale Fehler wie etwa Fristversäumnisse, Terminkollisionen oder Datenverluste werden (noch) unwahrscheinlicher und

89 Kindermann, a.a.O. Fn. 84.

90 Henssler, Der Anwalt als Spezialist – und die Folgen für Ausbildung und Anwaltschaft, AnwBl 2/2012, S. 100; im Ergebnis ähnlich Hartung, Rechtsrat ist (k)eine Ware, Anwaltlicher Rechtsrat zwischen Raketenwissenschaft und Commodity, AnwBl 3/2012, 231, 236; a.A. offenbar: Mittendorf, Generalist mit Zukunft, AnwBl 2/2013, 124.

91 Vgl. auch: Trittmacher/Köster, a.a.O. Fn. 59: »Die Dienste der Rechtsanwaltskammern, Anwalts-Suchmaschinen oder auch der Begriff der Fachanwälte oder der Anwälte mit Interessenschwerpunkten sagen den Verbrauchern oftmals kaum etwas.«; offenbar a.A., allerdings ohne Begründung Stiftung Warentest, vgl. Finanztest 3/2013, S. 12

92 Vgl. hierzu auch: Dommer, a.a.O. Fn. 27, S. 251 ff., 253.

93 Vgl. nur: Klugmann, ISO 9001 für Kanzleien – Erfolgswerkzeug oder nutzloser Aufwand? AnwBl. 4/2011, S. 284 ff.

94 Vgl. hierzu die Beiträge von Kurz, Zertifizierung nach ISO 9001: vernünftig, schlank und schnell-eine Einführungsanleitung für Kanzleien, und Schäffer, Erfahrungen mit der Zertifizierung einer Rechtsanwaltskanzlei, beide auf: www.lawyerslife.de

erleichtern damit die Plausibilisierung der Empfehlung gegenüber dem nachfragenden Rechtsschutzkunden.⁹⁵

Daneben ist die nachprüfbare Einhaltung datenschutzrechtlicher Grundsätze für den rechtsschutzversicherten Kunden von besonderer Bedeutung. Denn Anwälte erfahren als Vertrauenspersonen par excellence von ihren Mandanten Dinge, die privat und höchst geheim sind und auch bleiben sollen.⁹⁶ Jede Datenverarbeitung ist aus dieser Sicht heraus zunächst grundsätzlich riskant. Der Versuch, auch nur mitzuentcheiden, welche Informationen mittels moderner Kommunikationsmittel durchaus unbeabsichtigt in den Umlauf gebracht werden können, ist nahezu aussichtslos. Gleichzeitig ist eine große Pluralität von Wertvorstellungen bzgl. des Datenschutzes in der Gesellschaft erkennbar, sie reicht von Sicherheitsfanatikern bis hin zu Datenexhibitionisten. Datenschutz kann daher nicht an der weitest möglichen, wirtschaftsfreundlichsten Auslegung stehen bleiben, sondern muss den Betroffenen eine größtmögliche Konsensbasis über die umgesetzten Datenschutzstandards bereitstellen. Idealerweise handelt es sich dann um ein gemeinsames Verständnis aller Beteiligten, insbesondere auch der Datenschutzbehörden und Verbraucherschutzverbände. Letztere werfen daher nun völlig zu Recht die Frage auf, ob Rechtsschutzversicherer das mit einer Anwaltsempfehlung notwendigerweise verbundene Qualitätsversprechen gegenüber dem Kunden gerade auch in datenschutzrechtlicher Hinsicht einlösen können.⁹⁷

Schauen wir uns zunächst an, wie die Anwaltschaft mit diesem wichtigen Thema umgeht, reicht es selbstverständlich nicht aus, dass die Anwaltschaft das Thema Datenschutz mittlerweile aufgrund erheblicher neuer Entwicklungen wie Cloud Computing oder mobiler Internetanwendungen als Zukunftsthema erkannt hat.⁹⁸ Es reicht ebenfalls nicht aus, beim Einsatz z.B. externer EDV-Techniker am Server einer Anwaltskanzlei »im Hinblick auf die anwaltliche Verschwiegenheitspflicht« von »einer rechtlichen Grauzone« zu sprechen.⁹⁹ Vielmehr gilt es, Rechtskonformität in der Kanzleiorganisation herzustellen und das seit Jahrzehnten im Bundesdatenschutzgesetz bestehende Recht sicher zu befolgen. Woran liegt es aber, dass der zwingend notwendige Selbsterkennungsprozess in der Anwaltschaft so schwerfällig von statten geht? Die offensichtlichen Berührungspunkte mit dem Datenschutzrecht scheinen aus der überkommenen Rechtsansicht herzuführen, die

95 Eberhardt in: Recht haben und Recht bekommen – ein Expertengespräch, S.7, abrufbar unter: www.lawyerslife.de; Schwintowski, a.a.O. Fn.53, S.1325, 1327; Richter, Freie Anwaltswahl (Analyse, Standpunkt, Ausblick), abrufbar unter: www.lawyerslife.de.

96 Schwintowski, a.a.O. Fn. 53.

97 Schwintowski, a.a.O. Fn. 53.

98 Ewer, Die Zukunft der Anwaltschaft: Vielfalt in der Einheit, AnwBl 2011, 630 ff. (636); Fiebig, Unabhängig und verschwiegen 2.0; Sitzung der Satzungsversammlung, BRAK MAGAZIN 06/2012, 10, 11.

99 So aber: Ewer, Grußwort zum 62. Deutschen Anwaltstag: Die Stärke folgt aus ihrer Vielfalt: DAV Stimme aller Anwälte, AnwBl 2011, 527 (530).

anwaltlichen Berufspflichten ließen wegen § 43a Abs. 2 BRAO bzw. wegen den in der BORA enthaltenen sonstigen Verschwiegenheitspflichten nur eine subsidiäre Anwendung des Datenschutzrechts zu. Die dem Anwaltsgeheimnis unterliegenden Daten seien dem Bundesdatenschutzgesetz hingegen vollständig entzogen.¹⁰⁰ Nach herrschender Meinung hingegen handelt es sich bei den berufsrechtlichen Verschwiegenheitsregeln nur um eine Ergänzung des geltenden Datenschutzrechts, das allenfalls bei kongruenter Regelung zurücktritt.¹⁰¹ Kanzleien sind damit in der heutigen, überwiegend von elektronischer und automatisierter Datenkommunikation und -verarbeitung *stets* Adressaten datenschutzrechtlicher Normen des Bundesdatenschutzgesetzes.¹⁰² Demnach dürften die gegenwärtigen Initiativen der Anwaltschaft, vor allem auf eine Novellierung des § 203 StGB hinzuwirken,¹⁰³ zu kurz greifen. Dies gilt insbesondere aus Kunden- und Mandantensicht. Denn der Mandant will gerade in der besonderen Vertrauenssituation, die bei der Bearbeitung seines Mandates entsteht, von einem lückenfreien Schutz seiner personenbezogenen Daten ausgehen können. Häufig werden ihm dabei die mitunter komplizierten Kommunikations- und Verarbeitungsprozesse, die sein Anwalt im Hintergrund ausführt, verborgen bleiben. Dies gilt beispielsweise für diverse Outsourcing Formen dergestalt, dass sich Kanzleien immer häufiger eines Dritten zur Abwicklung ihrer elektronischen Datenverarbeitung bedienen. Ob diese rechtssicher, z.B. mittels Auftragsdatenverarbeitungsverträge gemäß § 11 BDSG gestaltet wurde,¹⁰⁴ wird dem Mandanten im Anwaltstermin kaum relevant erscheinen, da er dies als Selbstverständlichkeit betrachten dürfte. Kommt es hingegen zur Datenpanne, wird schnell klar, dass der im Hintergrund agierende Dritte ohne Auftragsdatenverarbeitungsmandat zu einer eigenen »speichernden Stelle« i.S.d. Bundesdatenschutzgesetzes geworden ist, ohne dass dies dem Mandanten offenbar wurde, geschweige denn, dass dieser einer solchen Konstellation zugestimmt hätte.¹⁰⁵ Wie notwendig die datenschutzrechtliche Bewertung dieser Konstellation für die

100 Vgl. hierzu: Kazemi, Datenschutz in der Anwaltskanzlei, in: Mitgliederbrief des Bayerischen Anwaltsverbandes, 2011, S. 6 ff.

101 Vgl. z.B. Leutheusser-Schnarrenberger, Regelungsbedarf bei Cloud Computing in Kanzleien, AnwBl 2012, 477: »Berufsrechtliche Verschwiegenheit und Datenschutzrecht sind, bildlich gesprochen, zwei Kreise mit unterschiedlichen Schutzrichtungen, die sich Schutzrichtungen, die sich nur teilweise überschneiden.«

102 Kazemi, a.a.O. Fn.100; KG, Beschl. v. 20.8.2010 – 1 W (B) 51/07, BRAK.Mitt. 5/2010, S. 224, 225; Schwintowski, a.a.O. Fn.53; Eberhardt, Rechtsschutzversicherung im Wandel, in: GS für Hübner, 2012, S. 63 ff.

103 Vgl. hierzu nur: Ewer, Outsourcing in Kanzleien und Verschwiegenheit – wie geht es weiter? DAV Initiative zu gesetzlichen Absicherung der Einbeziehung externer Dienstleister, AnwBl 2012, 476.

104 Zu den komplexen Anforderungen des § 11 BDSG vgl. nur: Gola/Schomerus, BDSG, 10. Aufl. 2010, § 11 Rn.1 ff.

105 Kazemi, a.a.O. Fn.100, S. 6 ff. (9); zur Erforderlichkeit einer Einwilligung des Mandanten in diesen Fällen vgl. Schwintowski, a.a.O. Fn. 53.

Wahrung des informationellen Selbstbestimmungsrechts des Mandanten ist, zeigt sich schon daran, dass diese aus straf- und berufsrechtlichen Gründen nicht zwingend als Verstoß ausgelegt werden muss.¹⁰⁶ Ähnlich liegt es in anderen Konstellationen. So dürfte es auch in Kanzleien weit verbreitet sein, mit dem Mandanten oder dem Korrespondenzanwaltskollegen via elektronische Kommunikation zu korrespondieren. Aber: Ist diese Korrespondenz sicher?¹⁰⁷ Weiß der Mandant, wie evtl. unsicher mit seinen Daten umgegangen wird und ist er damit einverstanden? Weiß die Kanzlei, auf welchem Server, in welchem Land Daten »zwischenlagert« werden, die per E-mail versendet oder empfangen werden?¹⁰⁸ Es dürfte deutlich werden, dass Datenschutzrecht für Rechtsanwälte nicht nur ein interessantes Beratungsfeld, sondern vor allem für die eigene rechtskonforme Kanzleiorganisation von erheblicher Bedeutung ist.¹⁰⁹ Anwälte sollten sich überdies im eigenen Interesse bewusst machen, bevorzugtes Ziel von kriminellen Datenangriffen via Internet werden zu können. Durch das Implementieren von Schadsoftware, z.B. zunächst als vermeintlich harmlose Mail Anhänge getarnt, können dann Aktivitäten aus der Kanzlei heraus vorgenommen werden, meist ohne dass der redliche Kanzleibetreiber davon etwas ahnt. Verschiedene Rechtsprivilegien wie z.B. Durchsuchungsverbote in Kanzleien machen Kanzlei-Computer für solche Angriffe hochattraktiv und dann nach erfolgreichem Angriff zu sicheren Oasen bzw. Ausgangspunkten weiterer krimineller Aktivitäten. Die Anwaltsadressen hierzu sind angesichts diverser öffentlicher Verzeichnisse leicht zu ermitteln. Nachdem allerdings seitens der Anwaltschaft derzeit noch keine schlüssigen Datenschutzkonzepte erkennbar sind, liegt es an den Rechtsschutzversicherungen, auch hier an eine Erweiterung ihrer Qualitätsanforderungen im Vorfeld einer Empfehlung zu denken. Hier gilt es, der Anwaltschaft aufgrund der mittlerweile reichhaltigen Erfahrungen der Versicherungswirtschaft Unterstützung anzubieten. Solange z.B. beim Cloud Computing völlig ungeklärt ist, wer außer dem Anwalt noch auf die dort abgelegten Daten zugreifen kann und ob und in wieweit der Anwalt hier von einer mutmaßlichen Einwilligung des Mandanten ausgehen darf, sollte diese an sich sinnvolle technische Möglichkeit von Anwaltsseite alleine schon aus straf- und haftungsrechtlichen Gründen nicht ohne weiteres genutzt werden.¹¹⁰ Abhilfe und Vorsorge können hier nur Datenschutzstandards schaffen, die gewissen Anforderungen genügen und auch kontrolliert werden können. Alleine auf eine Reformation des

106 Jahn/Palm, Outsourcing in der Kanzlei: Verletzung von Privatgeheimnissen ? AnwBl 2011, 613 ff.

107 Hierauf weist Leutheusser-Schnarrenberger, Grußwort auf dem 63. Deutschen Anwaltstag, vgl. AnwBl 7/2012, S. 581, 582 zu Recht hin.

108 Auch hierzu vgl.: Leutheusser-Schnarrenberger, a.a.O. Fn. 107.

109 Kazemi, a.a.O. Fn. 100.

110 Vgl.: Regenfuß, Bewölkung für Europa – Sonnenschein für die Anwaltschaft ? AnwBl 12/2012, M404 (Bericht aus Brüssel).

§ 203 StGB zu hoffen,¹¹¹ wird angesichts der grundsätzlichen Geltung des BDSG für die anwaltliche Tätigkeit hingegen nicht ausreichen. Was ist also zu tun? Neuerdings wird hierzu von Verbraucherschutzseite, die das Thema intensiv begleitet, ein dreistufiges Zertifizierungssystem vorgeschlagen, das zur Grundlage von Anwaltsempfehlungen gemacht werden soll.¹¹² Der *Mindeststandard* setzt sich zusammen aus einer umfassenden Einwilligung des Mandanten, einer unmissverständlichen Aufklärung bei Nutzung von Cloud Computing, der Umsetzung umfangreicher kanzleiinterner Datensicherheitsstandards, bei externer Auftragsdatenverarbeitung dem Abschluss eines schriftlichen Vertrags über die Auftragsdatenverarbeitung, auf den sich die Einwilligung des Mandanten beziehen muss, und der Bestellung eines Beauftragten für Datenschutz.¹¹³ Der *Basisstandard* und *Höchststandard* erweitert die Kriterien des Mindeststandards entsprechend und sollen auch in dieser Hinsicht für außenwirksamen Wettbewerbsdruck zum Wohle des Mandanten bzw. Verbrauchers sorgen.¹¹⁴ Alternativ, aber weniger eingriffintensiv wäre denkbar, gemeinsam mit den zuständigen Datenschutzbehörden ein entsprechendes Audit zu entwickeln und diesem die jeweiligen Empfehlungskanzleien zuverlässig zu unterziehen. Dies erscheint indes mühsam, wenn man bedenkt, dass Datenschutzrecht im Wesentlichen Ländersache ist und ein Abstimmungsprozess daher zweckmäßigerweise mit allen Länderbehörden erfolgen müsste. Vorzugswürdig erscheint daher, zunächst auf eine »freiwillige« Lösung in der Anwaltschaft zu setzen. So könnten Rechtsschutzversicherer qualitätsgesicherte Hinweise erarbeiteten, wie Kanzleien mit datenschutzrelevanten Themen umzugehen haben. Nach einer gewissen Umsetzungsfrist könnten dann Kanzleiempfehlungen an die Einhaltung dieser Hinweise geknüpft werden. Eine erste »Checkliste« hierzu wurde von der HUK-COBURG-Rechtsschutzversicherung AG in Abstimmung mit dem bayerischen Landesamt für Datenschutz abgestimmt und öffentlich sowie gegenüber den Empfehlungskanzleien kommuniziert.¹¹⁵ Die weitere Entwicklung hierzu bleibt abzuwarten.

d. Zwischenfazit

Es zeigt sich, dass eine Empfehlung von Kanzleien durch den Rechtsschutzversicherer, soweit sie professionell betrieben wird, für den Kunden erhebliche Mehrwerte haben kann. Die Erhebung der genannten, sicher nicht abschließenden Kriterien durch Rechtsschutzversicherer bei Anwaltskanzleien dürfte Fehler auf der fachlichen, organisatorischen und datenschutzrechtlichen Seite grundsätzlich

111 Statt Vieler vgl. nur: Regenfuß, a.a.O. Fn. 110.

112 Schwintowski, a.a.O. Fn. 53.

113 Schwintowski, a.a.O. Fn. 53.

114 Schwintowski, a.a.O. Fn. 53.

115 Vgl. hierzu die jüngst mit dem Landesamt für Datenschutz in Bayern abgestimmte »Checkliste« für Empfehlungskanzleien der HUK-COBURG-Rechtsschutzversicherung; abrufbar unter www.lawyerslife.de.

unwahrscheinlicher machen. All dies legitimiert den Rechtsschutzversicherer damit zu einer qualifizierten Anwaltsempfehlung. Hingegen dürfte es nicht ausreichen, die Empfehlung an die Mitgliedschaft in bestimmten Organisationen anzuknüpfen, z.B. Anwaltsverbänden oder Anwaltskammern, da diese Mitgliedschaft keinerlei Qualitätskriterium ausweist, bzw. im Falle der Rechtsanwaltskammern sogar reine Zwangsmitgliedschaften ohne jegliches Qualitätsmerkmal darstellen.¹¹⁶ Der Rat des Rechtsschutzversicherers ist insbesondere jedem Internetportal überlegen, deren Auswahlkriterien regelmäßig deutlich hinter denen des Rechtsschutzversicherers zurückstehen. Es bleibt dem Rechtsschutzversicherer dabei unbenommen, mit dem Empfehlungsanwalt Vereinbarungen über die Einzelheiten der Zusammenarbeit, etwa die Verschlinkung kommunikativer Mechanismen oder auch die Datensicherheit, zu treffen.¹¹⁷ Soweit darüber hinaus Absprachen auch über die Abrechnung entstandener Honorarforderungen getroffen werden, darf dies freilich nur im Rahmen der gesetzlich hierfür vorgesehenen Vorschriften geschehen.¹¹⁸

2. Alternative Informations- und Konfliktlösungsangebote

Neben den oben geschilderten qualifizierten Anwaltsempfehlungen etablierten sich aufgrund der starken Nachfrage der Kunden noch weitere neue Angebote im Leistungsspektrum der Rechtsschutzversicherer, z.B. die Vermittlung einer anwaltlichen telefonischen Erstornterung oder die Vermittlung verschiedener außergerichtlicher, nicht notwendig unter anwaltlicher Beteiligung stehender Streitschlichtungsmodelle, da das Anwaltsmonopol insoweit durch die Novellierung des Rechtsdienstleistungsgesetzes weitgehend aufgehoben wurde.¹¹⁹ Beide Modelle werden marktweit mit geschäftsmodellbedingten unternehmensindividuellen Unterschieden zur Anwendung gebracht und haben erstaunliche Fallabschluss- und Zufriedenheitsquoten bei den Versicherungskunden.¹²⁰ Die Diskussion ist auch hier in vollem Gange.¹²¹ Da die Aufwandsseite der Versicherer einen direkten Einfluss auf die Prämienkalkulation gegenüber den Verbrauchern hat, profitieren diese hier doppelt: Konfliktlösung ohne

116 Im Ergebnis so auch: Trittmacher/Köster, a.a.O. Fn. 59.

117 Vgl. Eberhardt in: Financial Times vom 23.11.2010: »Wir versuchen, möglichst viele Fälle technisch abzuwickeln und die Prozesse zu verschlinken. Dafür brauche ich Anwälte, die sich der Technik anschließen.«

118 Im gerichtlichen Gebührenbereich bestehen keine Gestaltungsspielräume, für den außergerichtlichen Bereich vgl. aber z.B. § 14 RVG.

119 Vgl. § 2 Abs. 3 Nr. 4 RDG.

120 Vgl. hierzu auch: Hellberg, Konsensuale Konfliktlösung in der Versicherungswirtschaft unter besonderer Berücksichtigung der Mediation – erste Erfahrungen, in: Jousen/Unberath, Mediation im Arbeitsrecht, 2009, S. 49 ff.; Stückemann in: Handbuch des Fachanwalts Erbrecht, 5. Aufl., 2013, Rn. 536 z.

121 Risch, Mediation und Rechtsschutzversicherung, Berliner AnwBl 2011, 116 (117); Sefrin, Der Referentenentwurf zum Mediationsgesetz, KammerForum der RAK Köln 6/2010, S. 167 f.; Nöker, Mediation – eine Alternative, KammerForum der RAK Köln 6/2010, S. 161.

unnötige kontradiktorische Auseinandersetzung¹²² und Erhöhung der Stabilität der Prämiengestaltung.¹²³ Unterstützung bei der weiteren Verbreitung außergerichtlicher Streitschlichtung verspricht der im Zuge der Umsetzung des Mediationsgesetzes ergänzte § 253 ZPO. Dieser schreibt mittlerweile vor, dass der Klageantrag Gründe für die Nichtdurchführung eines vorgerichtlichen Mediationsverfahrens enthalten *soll* (§ 253 Abs. 3 ZPO).¹²⁴ Jeder klagende Anwalt muss sich also fragen (lassen), ob er vor Eskalation des Rechtsstreits alternative Konfliktlösungsverfahren ausreichend gewürdigt und mit seinem Mandanten besprochen hat.¹²⁵ Dies war im Übrigen auch schon aus § 1 Abs. 3 BORA zu folgern: Denn als unabhängiger Berater und Vertreter in allen Rechtsangelegenheiten hat der Rechtsanwalt seine Mandanten vor Rechtsverlusten zu schützen, rechtsgestaltend, konfliktvermeidend und streitschlichtend zu begleiten, vor Fehlentscheidungen durch Gerichte und Behörden zu bewahren und gegen verfassungswidrige Beeinträchtigungen und staatliche Machtüberschreitungen zu sichern. § 1 Abs. 3 BORA korrespondiert also direkt mit dem neuen § 253 Abs. 3 Nr.1 ZPO.¹²⁶ Eine ähnliche Rechtspflicht gegenüber seinem Mandanten dürfte den Anwalt treffen, wenn das Gericht gemäß § 278a ZPO von seiner Möglichkeit Gebrauch macht, den Parteien eine Mediation oder ein anderes Verfahren der außergerichtlichen Konfliktbeilegung vorzuschlagen,¹²⁷ zumal dem Gericht nur begrenzte Aufklärungspflichten über die Chancen und Risiken eines solchen Verfahrens aufzuerlegen sind.¹²⁸ Einem »Diskussionspapier des Bundesrechtsanwaltskammerpräsidiums zur Berufsethik der deutschen Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte«¹²⁹ zu Folge wird daher völlig zu Recht bereits die Pflicht der Anwälte postuliert, Mandanten in geeigneten Fällen rechtzeitig über die Mediation als eine Möglichkeit der Streitbeilegung zu informieren und das Für und Wider einer Mediation mit Ihnen zu erörtern.¹³⁰ Dies stellt für den

122 Dies wird auch zunehmend in Anwaltskreisen akzeptiert, vgl: Wiese, 7 Argumente, warum eine Mediation meist sinnvoller als der Rechtsweg ist, abrufbar unter: http://www.123recht.net/7-Argumente,-warum-eine-Mediation-meistens-sinnvoll-ist-%28und-nicht-der-Rechtsweg%29-_a134511.html.

123 Vgl. hierzu auch: Müller, Die Mediation im Fokus der Rechtsschutzversicherung, in: Perspektive Mediation 1/2012, S. 23 ff.

124 Vgl. hierzu auch: Jordans, Das neue Mediationsgesetz – Chancen und Anforderungen für Anwälte, MDR 2013, 65, 68.

125 Plassmann, Das Mediationsgesetz – Eine Steilvorlage für die gesamte Anwaltschaft, BRAK-Mitt 5/2012, S. 194, 199; so schon vor Umsetzung des MediationsG: ders., Mediation statt Klage – warum eigentlich nicht? BRAKMagazin 01/2010, Editorial, S. 3.

126 So bereits zum RegE zum Mediationsgesetz: Nöker/le Forestier, Und mal wieder Mediation, KammerForum der RAK Köln 2/2011, S. 48, 50.

127 Jordans, a.a.O. Fn. 124, S. 65, 68.

128 Vgl. Baumbach/Lauterbach/Albers/Hartmann, ZPO, 71. Aufl. 2013, § 278a Rn. 12: Das Gericht »braucht natürlich keine Vorlesung dazu zu halten. Es kann Anwälten weitgehend überlassen, mit ihren Auftraggebern solche Erwägungen ohne das Gericht anzustellen.«

129 Abgedruckt in: BRAK-Mitt. 2/2011, 58 ff.

130 BRAK-Mitt. 2/2011, 58 ff. (61).

mandatierten Rechtsanwalt allerdings einen nicht unerheblichen Interessenkonflikt dar: Denn angesichts der Tatsache, dass er ja bereits Parteivertreter seines Mandanten ist, ist ihm die Durchführung einer »überparteilichen und neutralen« Mediation gemäß § 3 Abs. 2 MediationsG rechtlich versagt.¹³¹ Dies gilt gemäß § 3 Abs. 3 MediationsG selbst dann, wenn die Mediation durch einen mit dem Anwalt über eine Berufsausübungs- oder Bürogemeinschaft verbundene andere Person ausgeübt wird, solange gemäß § 3 Abs. 4 MediationsG kein Einverständnis der betroffenen Partei vorliegt. Denn die Rolle des Anwalts unterscheidet sich fundamental von der des Mediators. Während der Anwalt mandatsgebunden ausschließlich die rechtlichen Interessen seines Mandanten zu berücksichtigen hat (anderenfalls er in der Gefahr steht, Parteiverrat zu begehen), ist der Mediator grundsätzlich »neutraler Dritter«.¹³² Schwerpunkt seiner Tätigkeit ist die Gesprächsleitung. Diese kann zwar Rechtsinformationen beinhalten und rechtliche Regelungsmöglichkeiten zur Diskussion stellen. Die Gestaltung ihrer Rechtsverhältnisse wird jedoch den Konfliktpartnern überlassen.¹³³ Dies schließt allerdings nicht aus, dass eine laufende Mediation zum Zwecke der Klärung rechtlicher Interessen der Konfliktpartner unterbrochen werden muss. Um das Erkennen einer rechtlichen Problemlage einer Konfliktpartei zu erleichtern, kann es vorteilhaft sein, wenn der Mediator zugleich Volljurist oder Rechtsanwalt ist,¹³⁴ ohne dass er freilich aus den genannten Gründen gleichzeitig in dieser Sache als Rechtsanwalt tätig werden darf.¹³⁵ Die Neutralität des Mediators verbietet die Rechtsberatung in dieser Sache, so dass er zweckmäßigerweise bei rechtlichem Klärungsbedarf das Verfahren unterbricht, bis die entsprechende Partei ihre in Rede stehende Rechtsposition mit Hilfe z.B. eines dann hinzugezogenen (u.U. weiteren) Anwalts geklärt hat. Ob und wie Rechtsanwälte in ein Mediationsverfahren eingebunden werden, ist letztlich fallabhängig und wird

131 Nöker, Mediation – eine Alternative, KammerForum der RAK Köln 6/2010, S. 161: »Der Rechtsanwalt ist Parteivertreter, der Mediator ist es nicht.«; Greger, Unabhängigkeit und Neutralität des Mediators, in: Das neue Mediationsgesetz, 2013, S. 79, 84: Ist der Mediator in derselben Sache bereits für eine Partei tätige gewesen, liege »die Beeinträchtigung der Unabhängigkeit ... auf der Hand«; zur Neutralität des Mediators im rechtlichen Rahmen vgl.: Kracht, Rolle und Aufgabe des Mediators, in: Haft/Schlieffen, Handbuch der Mediation, 2. Aufl., 2009, § 12 Rn. 14 ff.; Jordans, a.a.O. Fn. 124.

132 Vgl. hierzu: Nöker, Mediation – eine Alternative, KammerForum der RAK Köln 6/2010, S. 161; Kracht in: Haft/Schlieffen, Handbuch der Mediation, 2. Auflage 2008, § 12, Rolle und Aufgabe des Mediators, Rd. 9 ff.

133 Vgl.: Regierungsentwurf zum RDG, BT-Drs. 16/3655, S. 50; so auch schon: Nöker, Mediation – eine Alternative, KammerForum der RAK Köln 6/2010, S. 161; Nöker/le Forestier, Und mal wieder Mediation, KammerForum der RAK Köln 2/2011, S. 48, 49; Plassmann, Mediation statt Klage – warum eigentlich nicht ? BRAKMagazin 01/2010, Editorial, S. 3.

134 So auch: Nöker, Mediation – eine Alternative, KammerForum der RAK Köln 6/2010, S. 161.

135 Nöker/le Forestier, Und mal wieder Mediation, KammerForum der RAK Köln 2/2011, S. 48, 49.

daher auch von Fall zu Fall zu entscheiden sein.¹³⁶ Natürlich besteht mit der Einschaltung von Parteianwälten innerhalb eines Mediationsverfahrens auch eine gewisse Gefahr, dass die Mediation nun aufgrund eines aufgestachelten Anspruchsdenkens des Mandanten scheitert;¹³⁷ dies muss allerdings um des Rechts des Kunden auf Zugang zum Recht hingegenommen werden. Völlig zu Recht lautet insoweit daher auch die einstimmig gefasste Empfehlung des 51. Deutschen Verkehrsgerichtstages:

»Mediation ist in geeigneten Fällen eine sinnvolle Leistungserweiterung im Rahmen der Rechtsschutzversicherung. Der Zugang des Versicherungsnehmers zu qualifizierter anwaltlicher Beratung über seine rechtliche Situation im Rahmen einer Mediation muss gewährleistet bleiben.«¹³⁸

Ein weiteres Problem stellt sich der Anwaltschaft angesichts der bislang in § 7a BORA gegenüber § 5 Abs. 1 Mediationsgesetz nur sehr oberflächlich geregelten Mediatorenqualifikation. Demnach muss ein Rechtsanwalt, wenn er sich als Mediator bezeichnen will, durch »geeignete Ausbildung« nachweisen, die Grundsätze des Mediationsverfahrens zu beherrschen. Es besteht also Anpassungsbedarf dahingehend, dass § 7a BORA an den § 5 Abs. 1 Mediationsgesetz angeglichen wird.¹³⁹ Dies wird allerdings zur Folge haben, dass Anwälte zukünftig erheblich größere Anstrengungen als bisher vermutet zu unternehmen haben werden, um die Zusatzbezeichnung Mediator führen zu dürfen. Dementsprechend unterschiedlich fällt das Echo seitens der Anwaltschaft auf diese Entwicklung aus. Neben kritischen Stimmen¹⁴⁰ zeigen sich allerdings immer deutlicher Tendenzen, die überwiegend abwartende Haltung innerhalb der Anwaltschaft gegenüber alternativen Konfliktlösungsstrategien¹⁴¹ zu kritisieren bzw. die Mediation eher als Chance, denn als

136 Vgl. auch: Nöker/le Forestier, Und mal wieder Mediation, KammerForum der RAK Köln 2/2011, S. 48, 49.

137 Vgl. hierzu: Müller, Wir lieben Streiten, Die Rolle des Anwalts in der Mediation, Mitteilungsblatt der Arbeitsgemeinschaft Mediation im Deutschen Anwaltsverein 1/12, S. 5.

138 51. Deutscher Verkehrsgerichtstag, 23. bis 25. Januar in Goslar, Empfehlung des Arbeitskreises VI: Schadenmanagement der Rechtsschutzversicherer im Verkehrsrecht, dort Ziffer III.

139 So auch das Ergebnis der 5. Satzungsversammlung der BRAK 2012, vgl.: Fiebig, Unabhängig und verschwiegen 2.0; Sitzung der Satzungsversammlung, BRAK MAGAZIN 06/2012, S. 10, 11.

140 Ewer, Wenn nur der Konsens zählt – was bleibt für das Gerichtsverfahren? Mediation alleine kann es nicht richten: Die Gesellschaft braucht Gerichte und Anwälte, AnwBl 2012, 18 ff.; Risch, Berliner AnwBl 2011, 116 (117).

141 Plagemann, Bedeutung der Sozialgerichte wächst – und damit die Verantwortung der Anwälte; Außergerichtliche Konfliktbeilegung keine Bedrohung, sondern Chance, AnwBl 2012, 25.

Risiko für die eigene Berufsausübung zu betrachten.¹⁴² Auch werden massive Einkommensverluste befürchtet, sollte man sich nicht mittels einer grundlegenden Neuorientierung einer zeitgemäßen Methodenvielfalt öffnen.¹⁴³

Die Rechtsschutzversicherer dürfen dagegen den berechtigten Rückschluss ziehen, nicht nur den »Nerv« der Kunden, sondern zunehmend auch einen Beitrag zur Entflechtung nicht notwendig kontradiktorischer Situationen von »echten« Streitfällen und damit nicht zuletzt auch eine Entlastung der Judikatur zu erreichen.¹⁴⁴ Das Kundenecho auf das Angebot außergerichtlicher Konfliktbeilegung ist überragend.¹⁴⁵

Fazit: Mediation und andere alternative Konfliktlösungsverfahren sind in Deutschland mittlerweile ein fester Bestandteil des Repertoires friedlicher Konfliktregulierung.¹⁴⁶ Sie sind angesichts der gesetzlichen Liberalisierung des Rechtsdienstleistungsbegriffs dem Anwaltsmonopol entzogen.¹⁴⁷ Die Rechtsschutzversicherer haben die Mediation und andere alternative Konfliktlösungsverfahren in ihrem Leistungsangebot mit weiter steigendem Erfolg fest etabliert. Es ist zu erwarten, dass sich der Trend von einer Streitkultur hin zu einer Konsenskultur weiter verstärken wird.¹⁴⁸

V. Anwaltsempfehlung als Rechtsproblem

Obwohl die Zeichen für die Anwaltschaft damit zweifellos auf »Veränderung« stehen, wird unverändert versucht, den Status Quo vergangener Jahrzehnte zu

142 Vgl. z.B. le Forestier/Nöker, Und wieder mal Mediation, KammerForum der Rechtsanwaltsammer Köln, 2011, S. 48 ff.; Plassmann, Mediationsgesetz: Keine Bevorzugung der Gerichtsmediation, AnwBl 2011, 123 (125); ders., Mediation statt Klage – warum eigentlich nicht? BRAKMagazin 01/2010, Editorial, S. 3.; vgl. auch schon: Ponschab/Schweizer, Kooperation statt Konfrontation – Neue Wege anwaltlichen Verhandlens, 1997.

143 Imfeld, Alternative Streitschlichtung und das Selbstverständnis der Anwaltschaft, KammerForum der RAK Köln, 2012, 43 (45).

144 Vgl. auch die Aussprache im Bundestag zum 2. Kostenrechtsmodernisierungsgesetz am 31.01.2013, BT-Drs. 17/27165: »Um die Gerichte wirklich zu entlasten, ist es sinnvoller, die außergerichtliche Streitbeilegung zu stärken.«

145 Eberhardt in: Goslar Institut (Hrsg.): Recht haben und Recht bekommen, S. 4, abrufbar unter: www.lawyerslife.de; vgl. auch: Tögel, Marktsituation und rechtspolitische Entwicklung der Mediation in Deutschland, in: Jousen/Unberath, Mediation im Arbeitsrecht, 2009, S. 23 f.

146 Vgl.: Haft/von Schlieffen, Vorwort zur zweiten Auflage des Handbuchs Mediation, 2008.

147 Siehe hierzu § 2 Abs. 3 Nr.4 RDG; vgl. auch Otting, Rechtsdienstleistungen, 2008, Rn.57, Rn. 169.

148 Ähnlich: Katschthaler/Noerr, Alternative Formen der Streitbeilegung in Versicherungssachen – Ein Überblick, in: Schriftenreihe der ARGE Versicherungsrecht im Deutschen Anwaltsverein, 15. Symposium der ARGE Versicherungsrecht, 2011, S. 61 ff. (80).

verteidigen bzw. wieder herzustellen.¹⁴⁹ Die Rechtsanwaltskammern skandalisieren das Verhalten der Rechtsschutzversicherer¹⁵⁰ -bezeichnenderweise im Gegensatz zu Verbraucherschützern¹⁵¹ – nicht zuletzt aufgrund der Beschwerden aus ihrem Mitgliederbereich¹⁵² und haben erste Rechtsüberprüfungen eingeleitet.¹⁵³ Grundsätzlich ist der Versicherer aber nicht gehindert, dem Kunden einen Rechtsanwalt *unverbindlich* zu benennen.¹⁵⁴ Diese Konstellation ist heutzutage, soweit ersichtlich, auch nicht ernstlich im Streit.¹⁵⁵ Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine Anwaltsempfehlung schon seit jeher erforderlich ist, wenn der Kunde darum bittet, oder durch fehlende anwaltliche Betreuung Rechtsnachteile wie etwa drohender Fristablauf zu entstehen drohen.¹⁵⁶ Der Versicherer wird daher gut daran tun, schon allein für diese Fälle ein Netz potentieller Empfehlungsanwälte z.B. auf Basis der oben skizzierten Qualitätsmerkmale vorzuhalten, das er bei Bedarf nutzt, da er ansonsten Gefahr läuft, wegen Verletzung seiner Fürsorgepflicht schadenersatzpflichtig zu werden.¹⁵⁷ So wird beispielsweise in § 17 Abs. 1 S. 2 ARB 2008 bzw. gleichlautend in § 17 Abs. 3 S. 2 ARB 2010 ausgeführt:

»Der Versicherer wählt den Anwalt aus, wenn a) der Versicherungsnehmer dies verlangt; b) wenn der Versicherungsnehmer keinen Rechtsanwalt benennt und dem Versicherer die alsbaldige Beauftragung eines Rechtsanwalts notwendig erscheint.«

149 Vgl. z.B. Lensing, Schadenfreiheitsrabatt in der Rechtsschutzversicherung bei Verzicht auf die freie Anwaltswahl, VuR 2012, 97 ff. (102): »Auswüchse der Ökonomisierung«, »Ausverkauf von Grundrechten«; Samimi/Liedtke, Rechtsschutzversicherungen: Im Visier der Verbraucherschützer, zfs 2011, 303 ff.

150 So wurde beispielsweise die von den Rechtsschutzversicherern vermittelte telefonische Erstberatung von einem Kammerpräsidenten mit »Telefon-Sex« verglichen, vgl. Dommer, a.a.O. Fn. 27, S. 251 (252); vgl. auch: Greißinger, Telefonkonferenz des Geschäftsführenden Ausschusses der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht am 8.11.2011, in: Der Verkehrsanwalt, 2012, 10: »Öffentlichkeitsoffensive gegen die Steuerungssysteme der Rechtsschutzversicherer (zu) erwarten«; ganz anders aus dem Blickwinkel des Verbraucherschutzes z.B.: Trittmacher/Köster, a.a.O. Fn. 59.

151 Vgl. nur: Trittmacher/Köster, a.a.O. Fn. 59.

152 Vgl. Samimi/Liedtke, a.a.O. Fn. 149, S. 303 ff. (305).

153 Vgl. das insoweit allerdings abweisende Urteil des LG Bamberg VersR 2011, 151 ff. m. zust. Anm. von Armbrüster (nicht rechtskräftig).

154 LG Bremen VersR 1998, 974; Armbrüster in: Prölss/Martin, VVG, 28. Aufl. 2010, § 17 ARB Rn. 2; ders., Freie Anwaltswahl gefährdet? Editorial NJW 47/2011; Marlow/Spuhl, Das neue VVG, 4. Aufl. 2010, Rn. 880; Cornelius-Winkler, a.a.O. Fn. 7, S. 6; Münkler in: Ruffer/Halbach/Schimikowski (Hg.): Versicherungsvertragsgesetz, 2. Aufl. 2011, § 17 Rn. 21.

155 Vgl.: Pohlmann/Vogel in: Looschelders/Pohlmann, VVG, § 125 Rn. 2; kritisch aber auch hier: Ewer, AnwBl 2011, 635: »Die zunehmende Macht der Versicherer und der Versuch der Rechtsschutzversicherungen, im eigenen Kosteninteresse auf die Anwaltswahl Einfluss zu nehmen, macht mir Sorgen.« Ähnlich: Samimi/Liedtke, a.a.O. Fn. 149.

156 Ruffer/Halbach/Schimikowski/Münkler, a.a.O. Fn. 154.

157 Ruffer/Halbach/Schimikowski/Münkler, a.a.O. Fn. 154.

Schon in § 16 Abs. 1 S.2 ARB 1969 fand sich eine recht ähnliche Vorgängerregelung:

»Der Versicherungsnehmer kann jedoch auch verlangen, dass der Versicherer einen solchen Rechtsanwalt bestimmt. Der Versicherer muss seinerseits einen Rechtsanwalt bestimmen, wenn der Versicherungsnehmer keinen Rechtsanwalt benannt hat und die Beauftragung eines Rechtsanwalts im Interesse des Versicherungsnehmers notwendig ist.«
Rechtsbedenken hiergegen aus dem Gebot der freien Anwaltswahl i.S.d. § 127 VVG bestehen nicht, da die dort verankerte *Wahlfreiheit* keine *Wahlpflicht* bedeutet und eine Abwendung von Gefahr im Verzug den Versicherungsnehmer vor Nachteilen bewahren soll, die er selbst durch die rechtzeitige Wahl eines Anwalts hätte abwenden können.¹⁵⁸

Die wohl derzeit in der Anwaltschaft umstrittenste Neuerung in der Angebotspalette der Rechtsschutzversicherer ist die Empfehlung ausgesuchter Anwälte mittels niedrigschwelliger Anreizsysteme, deren Zulässigkeit bislang gerichtlich noch nicht abschließend geklärt ist.¹⁵⁹ Solche Anreizsysteme können beispielsweise in einer von vorneherein reduzierten Prämienberechnung bestehen und damit unmittelbar zwingend wirken. Sie können in Selbstbehaltstarifen auch durch einen (Teil-)Verzicht auf den vereinbarten Selbstbehalt im konkreten Leistungsfall zum Ausdruck gebracht werden. Wenn analog z.B. zur Fahrzeug-Kasko-Versicherung ein Schadenfreiheitssystem vereinbart wurde, kann das Anreizsystem auch (lediglich) in einem Verzicht auf eine Höherstufung trotz an sich gegebenen Leistungsfalls bestehen und damit – wenn überhaupt – in einem künftigen, regelmäßig zu diesem Zeitpunkt rein fiktiven Leistungsfall wirksam werden. Letzter Fall ist nach divergierenden erst- und zweitinstanzlichen Urteilen derzeit Gegenstand eines höchstrichterlichen Verfahrens, obwohl es sich hierbei sicherlich um die moderatere der genannten beispielhaften Anreizmöglichkeiten handelt. Dabei dürfte unstrittig sein, dass die aktuelle Selbstbeteiligung nicht berührt, demgemäß die Anwaltswahl im aktuellen Leistungsfall völlig unbeeinflusst bleibt. Denn dem Kunden steht ohne irgendeine finanzielle oder wirtschaftliche Vergünstigung die Wahl zwischen dem Empfehlungsanwalt oder einem von ihm selbst ausgewählten Anwalt zu. Fraglich ist allein, inwieweit die drohende Rückstufung in einem potentiellen, vom Kunden überhaupt noch nicht wahrnehmbaren Folgerechtsschutzfall für diese Auswahlentscheidung mittelbar relevant sein kann, und, falls das überhaupt bejaht wird, ob diese in ihrer Wirkung derart relevant wird, dass von einer freien Anwaltswahl dann nicht mehr gesprochen werden kann. Dagegen sprechen die überwiegenden Gründe. Da der (redliche) Kunde den kommenden Rechtsschutzfall, der zudem in einem überschaubaren Zeitraum auftreten muss, um in der Selbstbehaltshistorie

158 Armbrüster, Freie Anwaltswahl für rechtsschutzversicherte Mandanten in Deutschland?, AnwBl. 3/2012, S. 218 (219); ders., Freie Anwaltswahl gefährdet? Editorial NJW 47/2011.

159 Zur Wahlfreiheit zwischen mehreren Tarifen mit und ohne freie Anwaltswahl »nur« bei Vertragsschluss vgl.: Armbrüster, AnwBl 2012, 218 ff. (219).

überhaupt relevant zu werden, nicht kennt und nicht kennen kann, ist die Beeinflussung durch eine fehlende Hochstufung aufgrund des aktuellen Falles rein fiktiv und aktuell gleichermaßen irrelevant. Damit kann z.B. eine unzulässige Anlockung des Kunden durch die schon bei Vertragsschluss transparent vorliegenden Bedingungen an sich ausgeschlossen werden. Es liegt auch außerhalb jeglicher Lebenserfahrung, dass ein fiktiver Verbleib in der gegenwärtigen Schadenfreiheitsklasse in einem ebenso fiktiven zukünftigen Schadensfall den Kunden unter zivilistischen Gesichtspunkten in seiner Willensentschließung ernstlich beeinträchtigt.¹⁶⁰ Darüber hinaus steht dem Kunden auch im Folgefall die Möglichkeit offen, nun dem Anreizsystem zu widerstehen und einen anderen als den vom Versicherer empfohlenen Anwalt zu mandatieren.¹⁶¹ Dies wird er dann davon abhängig machen können, wie wichtig ihm angesichts des konkreten Falles ein auf Basis eigener Recherche mandatierter Anwalt ist.¹⁶² Kurzum: der Kunde bekommt eine weitere Option, sich mit der Befolgung der Empfehlung für die nahe Zukunft den erreichten Schadensfreiheitsstatus zu erhalten¹⁶³; an der Leistung des Rechtsschutzversicherers ändert sich unabhängig davon, ob der Kunden einen Empfehlungsanwalt nimmt oder nicht, schlicht gar nichts. Eine nachteilige Abweichung von der dem Kunden zustehenden freien Anwaltswahl ist daher nicht zu erkennen.¹⁶⁴ Ob etwas anderes im Falle unmittelbarer Anreizsysteme gelten kann, wenn also vom Rechtsschutzversicherer z.B. im konkreten Leistungsfall auf eine vertraglich vereinbarte Selbstbehaltspflicht verzichtet wird, kann nicht generell beantwortet werden. Hier dürfte letztlich entscheidend sein, wie hoch die Anreizwirkung ist, da das Recht auf freie Anwaltswahl nicht ausgehöhlt werden darf.¹⁶⁵ Es bedarf daher der Betrachtung im Einzelfall. Eine pauschale Verwerfung *jeglicher* Anreizsysteme, wie sie das OLG Bamberg¹⁶⁶ in Korrektur des erstinstanzlichen LG Bamberg¹⁶⁷ vorgenommen hat, muss jedenfalls auf Kritik stoßen. Es muss für die Frage, ob eine für den Kunden nachteilige Abweichung von § 127 VVG, der gemäß § 129 halbzwingend ausgestaltet ist, festzustellen ist, auch unter dem Gesichtspunkt der

160 Vgl. auch: Bauer, NJW 2012, S. 1170. 1172.

161 Armbrüster, Freie Anwaltswahl und Rechtsschutzversicherung, VuR 2012, S. 167 ff., 169.

162 Vgl. auch: Trittmacher/Köster, a.a.O. Fn. 59; Rudnik, Freie Anwaltswahl nicht ausgehöhlt, portfolio international 08/2012.

163 Armbrüster, Anm. zu LG Bamberg, VersR 2011, 1518 ff.; Trittmacher/Köster, a.a.O. Fn. 59; Bauer, NJW 2012, S. 1170. 1172.

164 Armbrüster, VersR 2011, 1518 ff., 1520; Bauer, NJW 2012, S. 1170. 1172 f.

165 Armbrüster, AnwBl 2012, 218 ff. (219); ders., Wie viel Kooperation ist zulässig?, VW 2012, 680; ders., Freie Anwaltswahl gefährdet? Editorial NJW 47/2011; ders. Anm. zu LG Bamberg, VersR 2011, 1518 ff.; ders., Freie Anwaltswahl und Rechtsschutzversicherung, VuR 2012, S. 167 ff.; a.A.: Lensing, a.a.O. Fn. 149; Cornelius-Winkler, r+S. 2012, S. 289 f.

166 OLG Bamberg, Urt. v. 20.06.2012, -Az. 3 U 236/11-, = NJW 2012, S. 2282 m. zust. Anm. Lensing; abl. Anm. von Bauer, in: NJW 2012, S. 1170 ff.

167 LG Bamberg, Urt. v. 08.11.2011, -Az. 1 O 336/10-, = VersR 2011, 1515 ff. m. zust. Anm. Armbrüster, VersR 2011, 1518 ff.

Verhältnismäßigkeit und der »Spürbarkeit« einen Unterschied machen, ob das Verhalten des Kunden mit der Beigabe eines Kugelschreibers, einer in ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit noch völlig unabsehbaren Erwartung oder einer sofort ausgehändigten 200 EURO Banknote belohnt wird. Diese wohl notwendige Differenzierung wird nun dem Bundesgerichtshof vorbehalten bleiben, da die unterlegene Partei Revision eingelegt hat.¹⁶⁸

Ob das Einräumen wirtschaftlicher Anreize bereits bei Vertragsschluss transparent sein muss,¹⁶⁹ oder auch im Nachhinein, also während der Vertragslaufzeit eingeräumt werden kann,¹⁷⁰ ist gleichermaßen gerichtlich noch nicht abschließend geklärt. Viel dürfte dafür sprechen, dass hier derselbe Maßstab anzusetzen ist, wie bei Anreizsystemen, die in den Vertragsunterlagen ihren Ausdruck gefunden haben, da es letztlich nur darauf ankommen kann, ob der wirtschaftlich gesetzte Anreiz zum tatsächlichen Vereiteln der freien Anwaltswahl geführt hat.

Ein so formuliertes Verständnis des § 127 VVG lässt sich gut mit den systematischen und historischen Überlegungen des Gesetzes in Einklang bringen. In der Rechtsschutzversicherung verpflichtet sich der Rechtsschutzversicherer gemäß § 125 VVG, die für die Wahrnehmung der rechtlichen Interessen des Versicherungsnehmers oder des Versicherten erforderlichen Leistungen im vereinbarten Umfang zu erbringen. Die Vorschrift ist neu und wurde im Rahmen der sog. VVG Reform 2008 in das VVG eingefügt. Sie beschreibt in Anlehnung an Formulierungen gängiger ARB den hauptsächlich mit einer Rechtsschutzversicherung verfolgten wirtschaftlichen Zweck, enthält aber gleichzeitig auch eine Legaldefinition der Rechtsschutzversicherungsleistung.¹⁷¹ Um künftige Produktentwicklung nicht zu hemmen, enthält die Vorschrift weder eine gesetzliche Definition der Rechtsschutzversicherung, noch des Versicherungsfalles oder Leistungsumfangs.¹⁷² Auch wird aus diesem Grund darauf verzichtet, den Versicherungsfall bei der Rechtsschutzversicherung gesetzlich zu regeln.¹⁷³ Diese Leistungen können sich über die Pflicht zur Kostentragung, die Pflicht zur Bestätigung des Versicherungsschutzes im Schadenfall bis zur Vermittlung neuer Versicherungs- und Leistungsformen wie z.B. weiterer Rechtsdienstleistungen erstrecken.¹⁷⁴ Damit verbleibt Raum für eine

168 Die Kernargumente der Streitparteien werden gestrafft dargestellt von Eberhardt (PRO) und Götz (CONTRA) in: PRO & CONTRA: »Dürfen Rechtsschutzversicherer ihren Kunden Vergünstigungen einräumen, wenn sie einen Vertrauensanwalt der Assekuranz beauftragen?« Handelsblatt vom 26.07.2013, S. 49.

169 So: LG Bamberg VersR 2011, 1515 (1516 f.); vgl. hierzu auch Bauer, Rechtsentwicklung bei den Allgemeinen Bedingungen für die Rechtsschutzversicherung bis Anfang 2012, NJW 2012, 1698: »Ein ausführliches und überzeugend begründetes Urteil«.

170 So: Armbrüster, AnwBl 2012, 218 (220).

171 Marlow/Spuhl (Fn. 154) Rn. 854.

172 Marlow/Spuhl (Fn. 154) Rn. 855; Ruffer/Halbach/Schimikowski/Münkel § 125 Rn. 1.

173 Vgl. auch Looschelders/ Pohlmann/Vogel (Fn. 155) § 125 Rn. 6.

174 BT. Drucks. 16/3945 zu § 125; Beckmann/Matusche-Beckmann/Obarowski (Fn. 6) § 37 Rn. 1; Marlow/Spuhl (Fn. 154) Rn. 855.

Anpassung an die sich verändernden Bedürfnisse des Kunden und auch Raum für eine Steigerung des Wettbewerbs.¹⁷⁵ Zwar bleibt die Grundausrichtung der Rechtsschutzversicherung als Schadensversicherung erhalten;¹⁷⁶ gleichzeitig wird aber dadurch, dass §125 VVG in allen gängigen ARB im Wesentlichen nachgebildet wird, der Dienstleistungscharakter der Rechtsschutzversicherung zunehmend in den Mittelpunkt der Produktgestaltung gerückt, die sich damit nicht mehr auf den klassischen Ausgleich von Vermögenseinbußen beschränkt.¹⁷⁷

Diese nicht unwesentliche Grundaussage des Gesetzgebers, die den Rechtsschutzversicherern ein breites Reaktionsspektrum auf die insbesondere im Jahre 2004 einsetzende Aufwandsentwicklung einräumt, beeinflusst natürlich die systematische Auslegung des § 127 VVG. § 127 VVG wird mit § 125 um eine zweckbestimmende Vorschrift ergänzt, die zwar nicht am Grundsatz der freien Anwaltswahl rüttelt, gleichzeitig aber doch dessen Grenzen aufzeigt: Die Entwicklung neuer Leistungsmerkmale soll durch § 127, der selbstverständlich einzuhalten bleibt, ausdrücklich nicht verhindert werden. Es bleibt daher abzuwarten, wie die Frage der Zulässigkeit von Anreizsystemen letztlich höchstrichterlich entschieden werden wird.

VI. Fazit

Der Rechtsschutzmarkt in Deutschland hat sich nach Jahrzehnten relativer Ruhe zu einem hochdynamischen Verdrängungsmarkt entwickelt. Neue, aus Marktgründen bzw. aufgrund sich stark verändernder Kundenbedürfnisse zwingend erforderliche Produktentwicklungen lösen dabei hohe Nervosität in der Anwaltschaft aus, die vor allem von der Stagnation überkommener Geschäftsmodelle in den vergangenen Jahrzehnten überproportional profitierte und sich darauf einrichtet hatte, obwohl oder sogar *weil* sie selbst starkem Veränderungsdruck ausgesetzt war und ist. So verzeichnet der in den vergangenen Jahrzehnten stetig weiter liberalisierte Anwaltsmarkt (z.B. durch Wegfall des Lokalisationsgebotes, der Singularzulassung oder des Werbeverbotes und vor allem der deutlichen Lockerung des im Rechtsdienstleistungsgesetz verankerten Anwaltsmonopols etc.) nach wie vor einen ungebremsten Zugang von Berufsneulingen und jedes Jahr neue Rekordzulassungszahlen. Oftmals aus purer Not wählen mittlerweile ca. 80 % der ausgebildeten jungen Assessor-inn-en den Anwaltsberuf, ohne dass sich die beruflichen Entfaltungsmöglichkeiten auch nur annähernd mitentwickelt hätten. Diese strukturelle Fehlentwicklung, die vor allem auf Versäumnisse bei der Neuregelung der Juristenausbildung und der Berufszulassung, aber auch auf die Konzentration des anwaltlichen Forderungskatalogs auf die

175 Marlow/Spuhl (Fn. 154) Rn. 855.

176 Pröls/Martin/Armbrüster (Fn. 154) Vor § 125 Rn. 2.; Cornelius-Winkler (Fn. 154) S. 7.

177 Vgl.: Pröls/Martin/Armbrüster (Fn. 154) § 1 ARB Rn. 1.

Einnahmen- bzw. Gebühreseite zurückzuführen ist,¹⁷⁸ einseitig auf die Rechtsschutzversicherer zu projizieren, ist unzulässig. Die Anwaltschaft ist vielmehr aufgefordert, sich durch ein sich ständig verbesserndes Leistungsangebot neuen Anforderungen des rechtssuchenden Publikums zu stellen.¹⁷⁹ Auch wurden diverse Chancen verpasst, die Juristenausbildung stärker auf den Anwaltsberuf auszurichten und damit eine wesentliche Voraussetzung für eine bewusste Berufswahl zu erzwingen. Andererseits ist zu konzedieren, dass die Dynamik der Veränderungsprozesse im Rechtsschutzversicherungsmarkt die ohnehin großen Herausforderungen der Anwaltschaft verschärft und damit die Reibungsflächen zu den Rechtsschutzversicherern vergrößert. Die Gefahr von Missverständnissen und Auseinandersetzungen wird erhöht, es fehlt an einer gemeinsamen Vision. Niemand auf Seiten der Rechtsschutzversicherungen, zumal niemand, der die Geschichte unseres Landes kennt, kann ein Interesse an einer erodierenden Anwaltslandschaft haben. Eine funktionsfähige und leistungsstarke Anwaltschaft ist unabdingbare Voraussetzung für unseren Rechtsstaat. Allerdings verbleibt die Notwendigkeit zur Ausrichtung der jeweiligen Geschäftsmodelle an den dynamischen neuen Gesellschafts- und Marktverhältnissen, will man im jeweiligen Wettbewerb um Kunden bzw. Mandanten bestehen. Es ist im Interesse aller am Rechtsfindungsprozess Beteiligten, diese unausweichlichen Veränderungsprozesse gemeinsam konstruktiv zu gestalten und offene Fragen, was wünschenswert wäre, nicht allein den Gerichten oder in letzter Konsequenz auch dem Gesetzgeber zu überlassen.¹⁸⁰ Es ist daher richtig und wichtig, wenn auf dem 51. Deutschen Verkehrsgerichtstag vor dem Hintergrund des sich wandelnden Rechtsschutzmarktes die – einstimmige – Empfehlung ausgesprochen wurde, dass zur Herstellung größerer Transparenz und Klärung unterschiedlicher Sichtweisen zwischen Vertretern der Rechtsschutzversicherungen und der Rechtsanwaltschaft regelmäßige Gespräche aufgenommen werden.¹⁸¹ Auch dies wäre ein begrüßenswerter Beitrag zur Entlastung der Gerichte.

178 In diesem Sinne auch jüngst noch: Beck-Bever, Was lange währt, wird endlich gut? Zur geplanten Anpassung der anwaltlichen Vergütung durch das KostRMoG, BRAK Magazin 05/2012, 4 (5); Filges, Anpassung der Anwaltsvergütung nimmt Fahrt auf, BRAK-Mitteilungen 5/2012, 193; Schwarz, Darf's ein bisschen mehr sein? RAK-InFORM, Mitteilungsblatt der RAK Bamberg, Dezember 2012, Editorial.

179 Schons, a.a.O. Fn. 21: Z.B. durch schnellen und pragmatischen Lösungstransfer über die neuen Medien; vgl. auch Imfeld, Alternative Streitschlichtung und das Selbstverständnis der Anwaltschaft, KammerForum 2/2012, 43, 45: »Das traditionelle Rollenverständnis des Anwalts als Rechtsanwender (wird) den Herausforderungen des Rechtsberatungsmarktes im 21. Jahrhundert nicht mehr gerecht. (...) Der Mehrwert des modernen Anwalts liegt in der Methodenvielfalt bei der Konfliktlösung.«

180 Eberhardt in: Berliner Anwaltsblatt 7-7/2012, S. 1 ff.: »Hierfür bedarf es eines respektvollen und intelligenten Umgangs miteinander.«; vgl. hierzu schon: Mit- statt übereinander reden – ein Rückblick auf den Kongress zur Transparenzoffensive der HUK-COBURG-Rechtsschutzversicherung 2011, beide Quellen abzurufen unter: www.lawyerslife.de.

181 Vgl.: 51. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 23. Bis 25. Januar in Goslar, Arbeitskreis VI: Schadenmanagement der Rechtsschutzversicherer im Verkehrsrecht, Empfehlung, Ziffer IV.

Der Verbraucher zwischen allen Stühlen

Dr. Michael Stumpf

**Ministerialdirigent, Leiter der Abteilung Zivilrecht und Verbraucherrecht,
Bayerisches Staatsministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, München**

I. Bedeutung der Rechtsschutzversicherung

Wer eine Rechtsschutzversicherung abschließt, will sich gegen die finanziellen Folgen eines Rechtsstreits absichern. Die Rechtsschutzversicherung zählt zwar nicht zu den Versicherungen, die für den Einzelnen als unerlässlich angesehen werden, jedoch erfüllt sie eine wichtige, über das Individualinteresse des Versicherungsnehmers hinausgehende Funktion.

Das strukturelle Ungleichgewicht, das oftmals zwischen Verbrauchern und Unternehmen besteht, tritt besonders deutlich zutage, wenn es zwischen den Parteien zum Streit über die gegenseitigen Rechte und Pflichten kommt: Auf der einen Seite ein regelmäßig in Rechtsfragen unerfahrener Verbraucher, der einen Rechtsstreit auf Kosten seines Privatvermögens und seiner Freizeit führen muss – auf der anderen Seite ein Unternehmen, das möglicherweise sogar über eine eigene Rechtsabteilung verfügt, in jedem Fall aber einen Rechtsstreit im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeit und unter Einsatz von Unternehmensmitteln führen kann. Die Rechtsschutzversicherung, die zumindest die finanziellen Risiken eines Rechtsstreits absichert, leistet daher einen wichtigen Beitrag zum Ausgleich des skizzierten strukturellen Ungleichgewichts zwischen Verbrauchern und Unternehmen. Sie ist damit gleichsam ein unverzichtbarer Baustein in der deutschen Konzeption der Durchsetzung von Verbraucherrechten, die sich, anders als in den meisten europäischen Staaten, auf eine weitgehend privatrechtliche Rechtsdurchsetzung verlässt.

Dieser verbraucherrechtliche und verbraucherpolitische Blick auf die Bedeutung der Rechtsschutzversicherung kann selbstverständlich nicht ausblenden, dass die Leistung der Rechtsschutzversicherung vor allem in Streitfällen in Anspruch genommen wird, die keinen verbraucherrechtlichen Hintergrund haben. Aber auch in diesen Fällen sichert sich der Prozessbeteiligte gegen ihn eventuell stark belastende finanzielle Prozessrisiken ab, seine Handlungsfähigkeit wird erweitert.

II. Erwartungen des Versicherungsnehmers an die Rechtsschutzversicherung

Die Erwartungen, die der Versicherungsnehmer hat, lassen sich dahingehend zusammenfassen, dass er in allen sachlich vom Versicherungsvertrag erfassten Streitfällen seine rechtlichen Interessen in optimaler Weise und ohne eigenes Kostenrisiko verfolgen kann. Hierzu zählt, dass er einen qualifizierten und nur in seinem Interesse tätigen Rechtsanwalt mit der Wahrnehmung seiner Rechte beauftragen kann. Nicht nur aus Sicht des Versicherungsnehmers ist es dabei ohne Belang, ob der Rechtsanwalt außergerichtlich oder erst im gerichtlichen Verfahren tätig wird. Im Gegenteil, auch das Bundesverfassungsgericht hat es in einem Beschl. v. 14. Februar 2007 auch in einem Rechtsstaat als grundsätzlich vorzugswürdig gegenüber einer richterlichen Streitentscheidung angesehen, dass »eine zunächst streitige Problemlage durch eine einverständliche Lösung« bewältigt werde (BVerfG, 1 BvR 1351/01).

III. Einschränkungen des Rechtsschutzes und Kosteneinsparungen

Die Hürde, die der Versicherungsnehmer dabei überwinden muss, besteht in der hinreichenden Erfolgsaussicht der Wahrnehmung seiner rechtlichen Interessen. Entsprechende Klauseln finden sich regelmäßig in den von den Unternehmen verwendeten Versicherungsbedingungen. Das Interesse der Versicherer liegt darin, unnötige Prozesskosten zu vermeiden. Dieses Interesse korrespondiert mit dem kollektiven Interesse der Gemeinschaft der Versicherten, die ebenfalls unnötige Belastungen durch aussichtslose Prozesse vermeiden und dadurch die Beitragszahlungen stabil halten will.

Auch im Interesse der Gemeinschaft der Versicherten liegt es grundsätzlich, wenn die Kosten des Rechtsschutzes auf Seiten der Versicherten niedrig gehalten werden. Als legitimes Anliegen erscheint es in diesem Zusammenhang, dass die rechtlichen Interessen der Versicherten mit der gebotenen Sorgfalt und fachlichen Qualität wahrgenommen werden und damit das Risiko, im Streitfall zu unterliegen, gemindert wird. Unter reinen Kostengesichtspunkten wird man deshalb auch verstehen können, weshalb Versicherer bemüht sind, die Kosten der Rechtsdienstleistung selbst, soweit in den Grenzen des Rechtsanwaltsvergütungsgesetzes (RVG) möglich, durch entsprechende Vereinbarungen zu senken.

IV. Die Bewertung von finanziellen Anreizen zur Mandatierung von Vertragsanwälten

Vor diesem knapp umrissenen Hintergrund individueller und kollektiver Interessen von Versicherungsnehmern und Versicherern sind die Klauseln einzelner Rechtsschutzversicherer zu beurteilen, die demjenigen finanzielle Anreize versprechen, der

die Wahrnehmung seiner rechtlichen Interessen einem vom Versicherer empfohlenen Rechtsanwalt überträgt. Der finanzielle Anreiz besteht etwa darin, dass der Versicherte bei Mandatierung des vom Versicherer empfohlenen Vertragsanwalts nicht die sonst vereinbarte Selbstbeteiligung leisten muss.

1) **Rechtliche Betrachtung**

Betrachtet man die Anreize der Rechtsschutzversicherer zur Mandatierung eines Vertragsanwalts unter rechtlichen Gesichtspunkten, so steht das unabdingbare Recht des Versicherungsnehmers auf freie Anwaltswahl nach § 127 VVG im Mittelpunkt. In die rechtliche Beurteilung der Vertragsklauseln sind außerdem Art. 4 der Richtlinie 87/344/EWG über die Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Rechtsschutzversicherung und die Grundpflichten des Rechtsanwalts nach § 43a BRAO einzubeziehen.

Der EuGH hat in Entscheidungen vom 10. September 2009 und 26. Mai 2011 den europarechtlichen Rahmen konkretisiert. Danach besteht das Recht auf freie Anwaltswahl in Gerichts- und Verwaltungsverfahren nach Art. 4 Abs. 1 a) der Richtlinie 87/344/EWG unabhängig von einer tatsächlichen Interessenkollision. Eine Einschränkung dahingehend, dass nur die Kosten eines im Bezirk des zuständigen Gerichts niedergelassenen Rechtsanwalts übernommen werden, hat der EuGH für zulässig erachtet.

Neben den beiden Entscheidungen des EuGH ist außerdem eine schon vor längerem ergangene Entscheidung des BGH vom 26. Oktober 1989 in die rechtliche Beurteilung einzubeziehen. Der BGH hatte in der Regelung eines Mietervereins, nach der Rechtsschutz nur bei Inanspruchnahme eines vom Verein ausgewählten Rechtsanwalts gewährt wurde, als eine mit dem anwaltlichen Berufsrecht unvereinbare Einschränkung des Rechts auf freie Anwaltswahl angesehen.

Im Gegensatz zu dem 1989 vom BGH entschiedenen Fall bleibt dem Versicherten jedoch bei den zur Diskussion stehenden Klauseln einzelner Rechtsschutzversicherer die Möglichkeit, seinen Rechtsanwalt frei auszuwählen. Die freie Anwaltswahl wird durch eine Begünstigung von Versicherungsnehmern, die einen Vertragsanwalt des Rechtsschutzversicherers mandatieren, nicht ausgeschlossen, sondern lediglich in einer bestimmten Weise beeinflusst. Das LG Bamberg hat hierzu am 8. November 2011 (1 O 336/10, VersR 2011, 1515 ff.) entschieden, dass in dem Verzicht der Rechtsschutzversicherung auf eine Selbstbeteiligung in Höhe von 150.-Euro bei einer Beauftragung eines vom Rechtsschutzversicherer empfohlenen Vertragsanwalts keine unzulässige Beschränkung der freien Anwaltswahl zu sehen sei. Dabei ging es im Streitfall nicht um die Selbstbeteiligung im aktuellen Verfahren, sondern um eine eventuelle Vergünstigung in einem möglichen künftigen Verfahren. Das Gericht ging davon aus, dass sich der durchschnittliche Versicherungsnehmer von einem finanziellen Anreiz in Höhe von maximal 150.-Euro nicht in seiner Entscheidung beeinflussen ließe und er sich ungeachtet der Selbstbeteiligung für den Rechtsanwalt seines Vertrauens entscheide. Das OLG Bamberg (NJW 2012, 2282 ff.) kam in der Berufung zum gegenteiligen Ergebnis

und sah in den verwendeten Klauseln einen Verstoß gegen §§ 127, 129 VVG. Für das OLG Bamberg war entscheidend, dass der Versicherer dem Versicherten sein Recht auf freie Anwaltswahl nicht durch Vergünstigungen »abkaufen« dürfe. Auf eine konkrete Interessenkollision käme es dabei nicht an.

Aus Sicht des Verbraucherschutzes sowie unter dem Gesichtspunkt, dass der Rechtsanwalt als unabhängiges Organ der Rechtspflege unbeeinflusst sein Mandat ausüben können muss, spricht einiges für die Argumentation des OLG Bamberg. Es ist ein das Verbraucherrecht prägender Grundsatz, dass von den zum Schutz des Verbrauchers erlassenen Vorschriften nicht durch Vereinbarung abgewichen werden kann. Dahinter steckt die berechtigte Sorge, dass der Verbraucher die mit einem Verzicht auf seine Rechte verbundenen Folgen oftmals nicht richtig einschätzen kann. Noch schwerer wiegt, dass er regelmäßig den in Allgemeinen Geschäftsbedingungen versteckten Verzicht auf seine Rechte im Moment des Vertragsschlusses überhaupt nicht wahrnimmt. Um dem Grundsatz der Unabdingbarkeit von Verbraucherrechten die ihm gebührende Wirksamkeit zu verleihen, sind auch Gestaltungen einzubeziehen, die nur mittelbar auf die geschützten Verbraucherrechte einwirken. Danach erscheint es folgerichtig, wenn nach dem OLG Bamberg die in § 129 VVG angeordnete Unabdingbarkeit des Rechts auf freie Anwaltswahl auch Geltung für vertragliche Gestaltungen beansprucht, mit denen mittelbar auf die geschützten Rechte der Versicherungsnehmer eingewirkt wird.

Dass eine Einwirkung auf die Entscheidung des Versicherten nicht nur intendiert, sondern auch möglich ist, wenn er sich bei der Mandatierung des Vertragsanwalts 150.-Euro sparen kann, anerkennt auch das LG Bamberg. Die vom Rechtsschutzversicherer beabsichtigte Steuerung der Entscheidung ist für den Verbraucher auch nicht lediglich vorteilhaft, da der vom Rechtsschutzversicherer empfohlene Rechtsanwalt in vertraglichen Beziehungen zu zwei Parteien steht, deren Interessen nicht immer gleichgerichtet sind. Diese Gefahr der Interessenkollision besteht dagegen nicht, wenn der Rechtsschutzversicherer in nach § 127 Abs. 1 VVG zulässiger Weise seine Leistung auf die Kosten eines Rechtsanwalts beschränkt, der im Bezirk des zuständigen Gerichts niedergelassen ist. Dieser Begrenzung liegt auch keine subjektive Auswahlentscheidung des Rechtsschutzversicherers, sondern ein diskriminierungsfreies, objektives Kriterium zugrunde.

Nicht zuletzt auch mit Blick auf die Grundpflichten des Rechtsanwalts nach § 43a BRAO (vor allem in Abs. 4) und die Stellung des Rechtsanwalts als unabhängiges Organ der Rechtspflege nach § 3 BRAO erscheint die kritische Würdigung von finanziellen Anreizen bei der Mandatierung von Vertragsanwälten durch das OLG Bamberg gut nachvollziehbar.

Demgegenüber vertritt der Bund der Versicherten eine Gegenauffassung (vgl. Rudnik, Freie Anwaltswahl nicht ausgehöhlt, in *portfolio international*, Oktober 2012, Ausgabe 08, S. 31). Rudnik, der Vorsitzende des Bundes, sieht in dem den Gerichtsentscheidungen zugrunde liegenden Sachverhalt keine »Bestrafung« des Versicherungsnehmers, der keinen Pool-Anwalt wählt. Vielmehr stellt er die Vereinbarung in den Vordergrund. Die »Belohnung« für den Versicherungsnehmer, der aus dem

Angebot der Versicherung auslöse, bewege sich in einer Größenordnung, die keine psychologische Zwangslage auswähle. Abzuwarten bleibt, wie der BGH über die gegen das Urteil des OLG Bamberg eingelegte Revision entscheidet.

2) Betrachtung der Sachargumente

Welche Rechtsauffassung sich durchsetzt und wie der BGH über den bei ihm anhängigen Fall entscheiden wird, ist zwar ein sehr wichtiger Baustein in der Gesamthematik, jedoch darf sich die Diskussion nicht allein darauf beschränken. Rechts- und verbraucherpolitisch ist es ebenso notwendig, sich mit den Sachargumenten auseinanderzusetzen und zu einer Entscheidung zu gelangen, ob die von einzelnen Rechtsschutzversicherern angebotenen finanziellen Anreize bei der Mandatierung von Vertragsanwälten unter Abwägung aller Belange wünschenswert sind. Denn – je nach Ergebnis – könnte an Maßnahmen des Gesetzgebers zu denken sein.

Hierzu sind die Gründe, die die Rechtsschutzversicherer für sich ins Feld führen, ebenso wie die Interessen der Versicherten näher zu beleuchten.

a) Das Qualitätsargument

Zunächst ist der Frage nachzugehen, ob Vertragsanwälte tatsächlich die Gewähr für eine höhere Qualität der Rechtsberatung gegenüber einer unbeeinflussten Mandatierung durch den Versicherten bieten. Für eine jedenfalls hohe Qualität der Vertragsanwälte könnte sprechen, dass die Rechtsschutzversicherungen auf Grund langjähriger Erfahrungen die Leistung der Rechtsanwälte zuverlässig und regelmäßig besser einschätzen können als der einzelne Versicherungsnehmer, der nur selten einen Rechtsstreit führt. Zumindest dürfte das Risiko, einen für das konkrete Rechtsgebiet nicht ausreichend qualifizierten Rechtsanwalt zu mandatieren, bei einer Vorauswahl und Empfehlung durch den Versicherer erheblich gemindert sein. Dieses Risiko mag durchaus bei einigen Versicherten bestehen. Zumindest ist zu beobachten, dass Versicherte oftmals keinen geeigneten Rechtsanwalt kennen und daher auf Empfehlungen angewiesen sind. Auf diesen Aspekt weist auch der Bund der Versicherten deutlich hin.

Allerdings ist nicht zu übersehen, dass infolge des zunehmenden Erwerbs von Fachanwaltsqualifikationen auch dem weniger erfahrenen Versicherungsnehmer der Zugang zu sachkundiger Rechtsberatung inzwischen erleichtert wird. Die von den Rechtsschutzversicherern verwendeten Klauseln lassen ihrerseits offen, ob die empfohlenen Vertragsanwälte über eine entsprechende Fachanwalts- oder eine ähnliche Qualifikation verfügen. Auch sind die mit den Vertragsanwälten getroffenen Gebührenvereinbarungen, die für außergerichtliche Rechtsdienstleistungen unter den im RVG vorgegebenen Sätzen liegen können, zumindest kein Indiz für eine überdurchschnittliche Qualität.

Weiter ist zu beachten, dass der Rechtsanwalt regelmäßig einen langfristigen Rahmenvertrag mit den Versicherungsunternehmen vereinbaren wird. Es ist nicht auszuschließen, dass dabei das Interesse an einer langfristigen Mandatsbeziehung mit dem Versicherungsnehmer in den Hintergrund treten und sich dies eventuell unbewusst nachteilig auf Entscheidungen des Rechtsanwalts auswirken kann.

b) Gefahr von Interessenkollisionen

Die langfristige Kooperation zwischen Rechtsanwalt und Versicherer kann auch zu einer Interessenkollision führen. Bei Streitfällen mit unsicheren Erfolgsaussichten kann für den Rechtsanwalt ein zusätzlicher Anreiz bestehen, dem Versicherungsnehmer von einer Klage abzuraten und damit den Rechtsschutzversicherer nicht mit Kostenrisiken zu belasten. Da in vielen Fällen die Beweislage nicht eindeutig ist, besteht durchaus ein gewisser Beurteilungsspielraum bei der Einschätzung der Erfolgsaussichten des Anliegens des Versicherten. Wenn der Vertragsanwalt nicht bereits selbst die Erfolgsaussichten für den Rechtsschutzversicherer prüft, ist zumindest nicht auszuschließen, dass er in einer Auseinandersetzung mit dem Rechtsschutzversicherer über die Kostenübernahme die Interessen des Rechtsschutzversicherers stärker berücksichtigt, als er dies ohne jegliche Bindung zum Versicherer tun würde.

Vorsorglich möchte ich hier klarstellen, dass eine überaus breite Mehrheit der Rechtsanwälte unstreitig ihre Klienten honorig vertritt. Eine Parallelität dieser Konstellation zu einem vergleichbaren Fall darf aber nicht übersehen werden: Bei der Richterablehnung genügt die Besorgnis der Befangenheit, der Richter muss nicht befangen sein.

c) Kosteneinsparung

Der Versicherte kann, solange er keine Versicherungsleistung in Anspruch nimmt, von einer Kooperation der Versicherung mit Vertragsanwälten profitieren, wenn die Einsparungen beitragsenkend oder zumindest beitragsstabilisierend weitergegeben werden. Dies setzt allerdings voraus, dass Kosten tatsächlich eingespart werden und die Einsparungen nicht mit Einbußen bei der Qualität der anwaltlichen Vertretung verbunden sind.

d) Entscheidungsfreiheit des mündigen Verbrauchers

In der konkreten Abwägung wird man die Interessen des Versicherten im Versicherungsfall, wenn er die Leistung der Rechtsschutzversicherung in Anspruch nehmen möchte, hoch gewichten müssen. Begreift man den Versicherten als den oft zitierten und geforderten »mündigen Verbraucher«, sollte ihm die Auswahl des Rechtsanwalts in jedem Zeitpunkt des Rechtsstreits – das heißt mit Blick auf die insoweit zu eng gefassten Regelungen in § 127 VVG und Art. 4 der Richtlinie 87/334/EWG auch außergerichtlich – überlassen bleiben.

Eine Entscheidungshilfe durch den Versicherer kann durchaus sinnvoll und von Nutzen sein, jedoch sollte die Entscheidung angesichts der möglichen Nachteile bei der Beauftragung eines Vertragsanwalts von finanziellen Anreizen unbeeinflusst bleiben. Wie der Bund der Versicherten kann man aber die Frage aufwerfen, ob mit einer Belohnung automatisch ein Anreiz verbunden ist. Dann würde sich die Frage stellen, wo hier die Grenze zwischen bloßer Belohnung und unzulässiger Einflussnahme auf den Versicherten liegt.

Eine andere Frage ist es, ob man nicht besser darauf vertrauen sollte, dass der Versicherte auch ohne einen monetären Anreiz von z.B. 150,-Euro in der Lage ist,

sich für das beste Beratungsangebot zu entscheiden. Der Versicherte wird auch ohne finanzielle Anreize das Beratungsangebot der Versicherung nutzen, wenn er keinen geeigneten Rechtsanwalt kennt und, wenn er mit der Betreuung zufrieden war, auch weiterhin die Empfehlungen der Versicherung in seine Entscheidung einbeziehen. Wenn er den Rechtsanwalt seines Vertrauens beauftragt, ist ebenfalls eine qualifizierte Rechtsberatung naheliegend. Der Versicherte mag für diese Entscheidung auch gute Gründe, wie beispielsweise die Ortsnähe oder eine langjährige Mandatsbeziehung, haben, die sich positiv auf die Qualität der anwaltlichen Leistung auswirken und zur erfolgreichen Interessenwahrnehmung beitragen können.

e) Rechtspolitische Erwägung zum Angebot der Rechtsberatung

Ebenso besteht ein rechts- und verbraucherpolitisches Interesse an einem möglichst unbeeinflussten, von Fehlanreizen freien Wettbewerb der Rechtsanwälte, für den das Recht auf freie Anwaltswahl eine sehr wesentliche Voraussetzung ist. Ein vielseitiges Angebot an qualitativ hochwertigen und im individuellen Mandanteninteresse erbrachten Rechtsanwaltsleistungen sowie die Förderung von ortsnahen Strukturen ist nicht nur eine Grundlage der freiheitlichen Rechtsordnung in Deutschland, sondern auch Teil des staatlichen Auftrags, überall eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit wichtigen Dienstleistungen zu gewährleisten.

V. Fazit

Aus rechtlichen und sachlichen Erwägungen sind finanzielle Anreize bei der Mandatierung von Vertragsanwälten in der Rechtsschutzversicherung kritisch zu betrachten. Vorzugswürdig ist es, dem Versicherten als mündigem Verbraucher die Wahl des Anwalts in jedem Stadium des Rechtsstreits jedenfalls ohne zu weitreichende Anreize zu überlassen und ihm lediglich empfehlend zur Seite zu stehen.

Wir erwarten gespannt, welche Argumente die Bundesrichter demnächst als entscheidend ansehen werden. Manche Verbraucher würden sicher bedauern, wenn ihre »Belohnungen« entfallen würden.



»Ist die Führerscheinausbildung noch zeitgemäß?«

Eine Betrachtung zur IST-Situation und zu Veränderungsmöglichkeiten

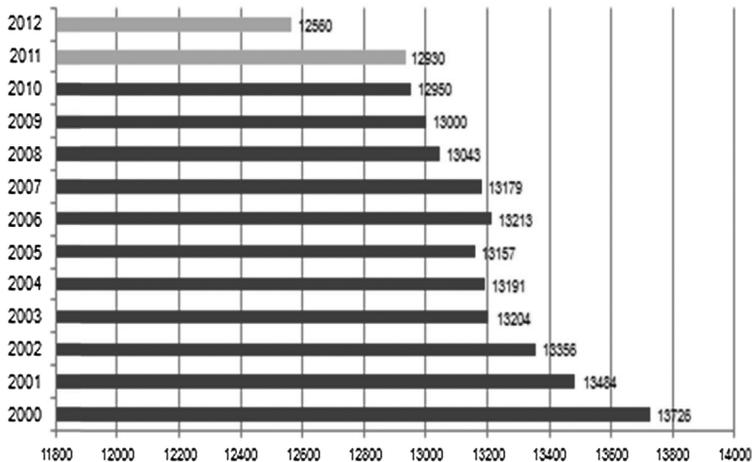
Gerhard von Bressendorf

Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. Berlin

Ausgangslage

Anzahl der Fahrschulen in Deutschland

In Deutschland stehen rund 12.600 Fahrschulunternehmen flächendeckend zur Verfügung, um die Führerscheininteressenten auszubilden.



Angaben der Umsatzsteuerstatistik



Schätzung der BVF

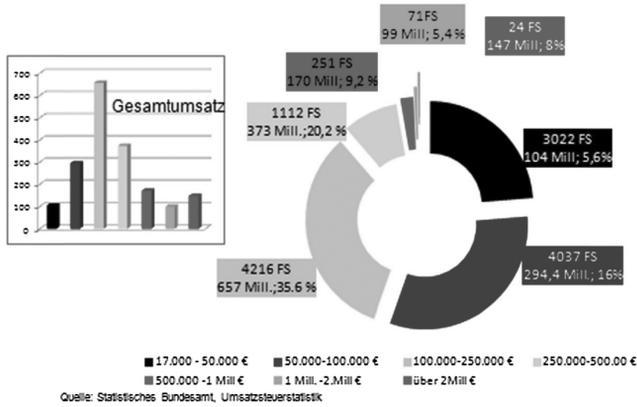


Folie 1 Grafik Fahrschulen in Deutschland

Folie 1 Grafik Fahrschulen in Deutschland

Die Fahrschulunternehmen sind Klein- bis kleine mittelständische Unternehmen. Die nachstehende Grafik gibt einen Überblick über die ...

Anzahl der Fahrschulen nach Umsatzgrößen

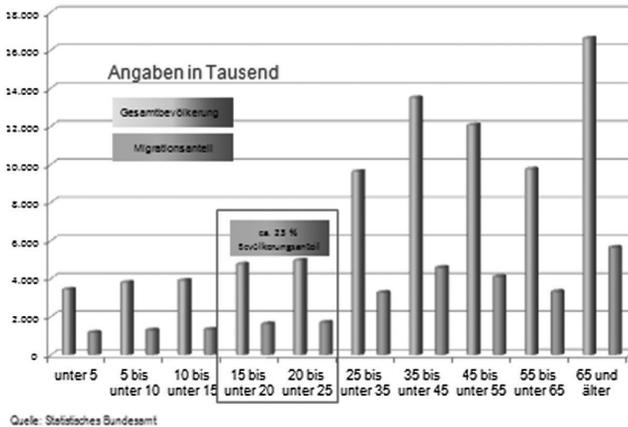


Folie 2 Grafik der Fahrschulen nach Umsatzgrößen

Eine Anmerkung hierzu ist jedoch erforderlich: Statistisch werden Fahrschulen und Flugschulen gemeinsam erfasst. Dies hat jedoch aus unserer Sicht keinen besonderen Einfluss auf die prozentualen Umsatz- und Strukturgrößen.

Zusammensetzung unserer Fahrschüler heute

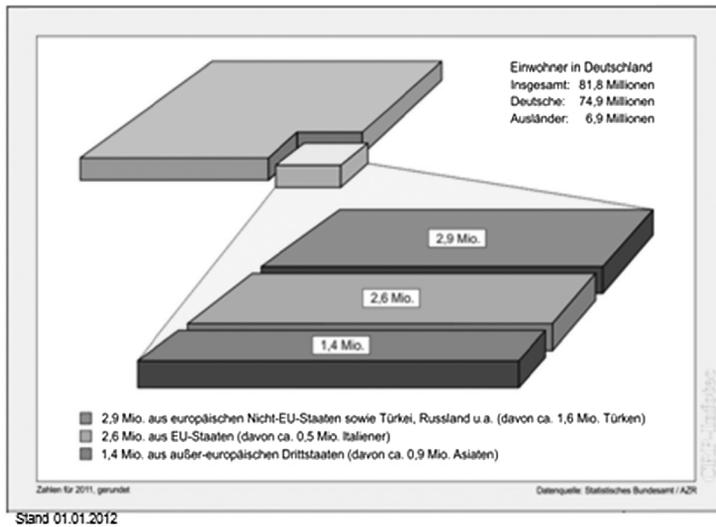
Die Zusammensetzung unserer Fahrschüler zeigt ein sehr breit gefächertes Bild aus unterschiedlichen Kulturen, mit und ohne Migrationshintergrund und sehr unterschiedliche Schulabschlüsse.



Folie 3 Grafik Altersstruktur Ausländer und Migrantenanteil

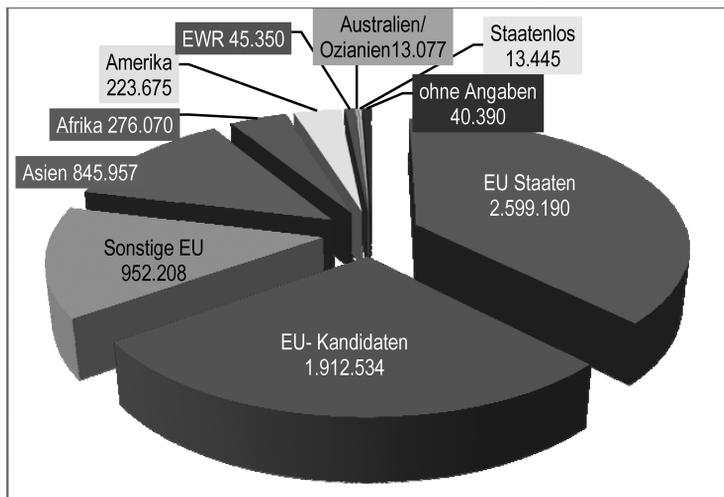
Arbeitskreis VII: Ist die Fahrausbildung noch zeitgemäß?

Die Zusammensetzung der Bevölkerung in Deutschland



Folie 4

Die ausländische Bevölkerung nach Regionen ihrer Herkunft

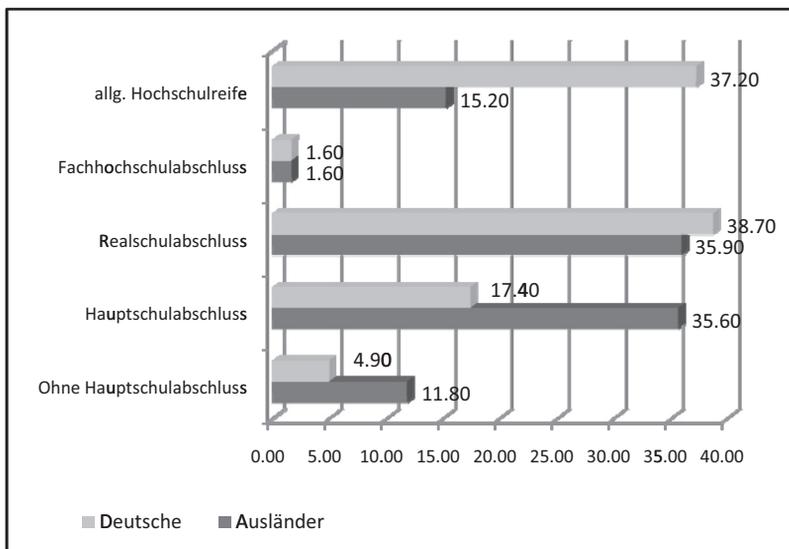


Quelle: Statistisches Bundesamt
Folie 5 Bevölkerungsanteil nach Herkunftsländern

Arbeitskreis VII: Ist die Fahrausbildung noch zeitgemäß?

Die nachstehende Graphik zeigt welche unterschiedlichen Bildungsabschlüsse von den Schulabgängern 2011 erzielt worden sind. Hieraus lässt sich unschwer ableiten, dass für den Fahrschulunterricht eine ähnliche Zusammensetzung besteht und für die Ausbildung hohe Anforderungen an das Geschick des Fahrlehrers zu stellen sind Menschen mit sehr unterschiedlichen Bildungsvoraussetzungen zu unterrichten und gleichzeitig interessant und lebendig zu informieren.

Anteil der Schulabschlüsse – Jahrgang 2011



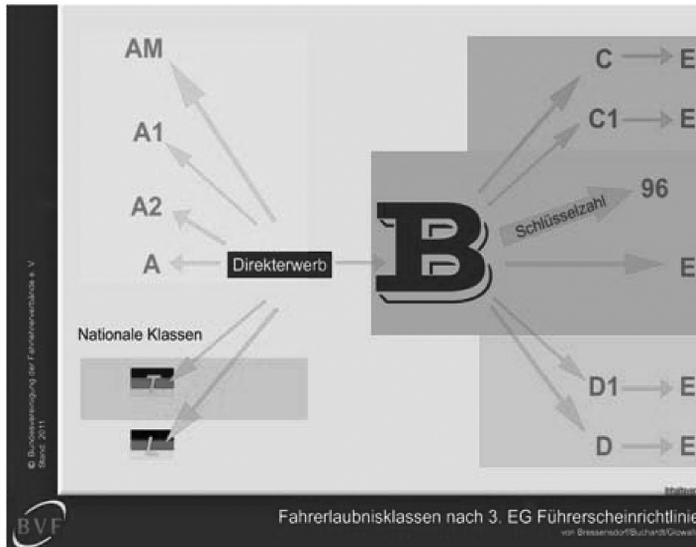
Quelle: Statistisches Bundesamt
Folie 6 Grafik Schulabschlüsse

Zu berücksichtigen ist, dass der Anteil der Bewerber mit Migrationshintergrund sich regional zwar unterschiedlich, aber signifikant bei den Fahrschülern in der Ausbildung zum Führerschein widerspiegelt. In den C-Klassen ist der Anteil der ausländischen Bewerber erfahrungsgemäß noch etwas höher als in den B-Klassen.

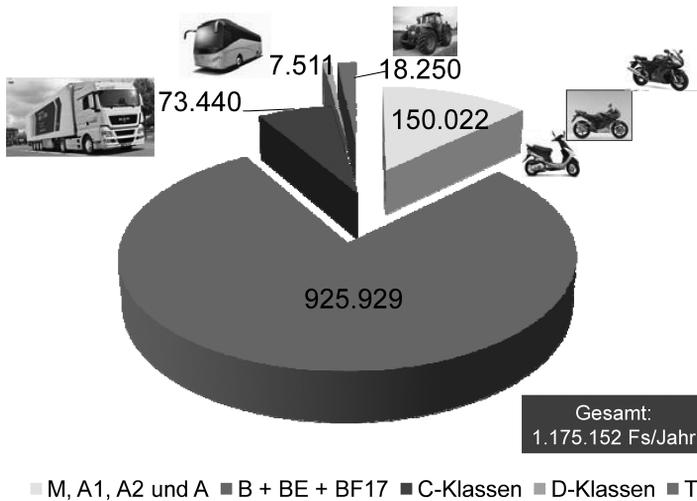
Ausbildung in den Fahrschulen

Gegenwärtig erfolgt die Ausbildung zum Führerschein ausschließlich in zugelassenen und staatlich anerkannten Fahrschulen. Die Ausbildung erfolgt in 17 zugelassenen Fahrerlaubnisklassen.

Arbeitskreis VII: Ist die Fahrausbildung noch zeitgemäß?



Ersterwerb von Fahrerlaubnissen in Deutschland



Folie 7 Grafik FE- Klassenverteilung nach Gruppen

Arbeitskreis VII: Ist die Fahrausbildung noch zeitgemäß?

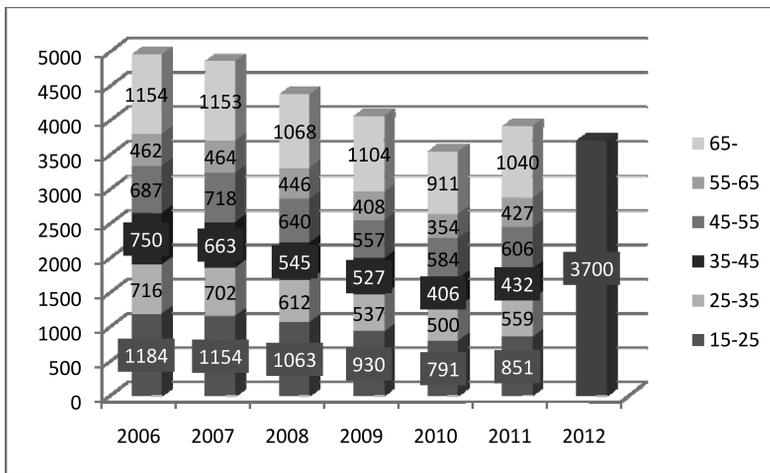
Die Verteilung nach Gruppen sieht wie folgt aus:

- 150.000 Schüler erwerben die Führerscheine für Zweiradklassen AM, A1, A2 und A.
- 926.000 Bewerber erwerben die Führerscheine B17, B und BE.
- 73.500 Bewerber erwerben die Führerscheine der Lkw-Klassen.
- 7.500 Bewerber erwerben die Führerscheine für die Busklassen
- 18.250 Bewerber erwerben die Führerscheine für schwere landwirtschaftliche Zugmaschinen der Klasse T.

Unfallsituation in Deutschland

Seit Jahren macht uns die Gruppe der Fahranfänger und deren Unfallbeteiligung größte Sorgen. Gleichwohl muss festgestellt werden, dass die professionelle Ausbildung in Fahrschulen sich eindeutig bewährt hat und von der überwiegenden Anzahl der Bewerber sehr geschätzt und sehr positiv beurteilt wird.

Getötete nach Altersgruppen



Folie 8 Grafik Getötete nach Altersgruppen
*Prognose 2012 endgültig 3606, Stand März 2013

Trennung von Ausbildung und Prüfung

Das System der Trennung von Ausbildung und Prüfung hat sich über Jahre bewährt und sollte beibehalten werden. Gerade in letzter Zeit sind ganz erhebliche Änderungen an der theoretischen Prüfung und auch an der praktischen Prüfung vorgenommen worden. Letztere sind noch nicht endgültig abgeschlossen.

Verzahnung von Theorie, Praxis und Prüfung



Folie 9 Grafik Ausbildung in Theorie und Praxis und Prüfung

Im Rahmen der BASt Werkstattgespräche zur Fahranfängervorbereitung wurden unterschiedliche Modelle zur Optimierung der Fahrausbildung diskutiert und vorgestellt.

Aus Sicht der Bundesvereinigung ergeben sich folgende Feststellungen:

Was hat sich bewährt?

- Die professionelle Ausbildung in allen Führerscheinklassen in deutschen Fahrschulen.
- Die von der BVF/DFA erstellten Curricula in allen Fahrerlaubnisklassen, die stetig aktualisiert und angepasst wurden.
- Das Begleitete Fahren ab 17, wodurch eine Erweiterung der Fahrkompetenz der Fahranfänger erzielt werden konnte, die gar nicht hoch genug eingeschätzt werden kann.
- Moderne Medien, die heute den Fahrschulen für den Unterricht zur Verfügung stehen, die vor allen Dingen die Visualisierung und das Verständnis komplexer und schwieriger Verkehrssituationen wesentlich erleichtern.
- Die Prüfung in Theorie und Praxis zu getrennten Zeitpunkten durch die Technischen Prüfstellen (TÜV und DEKRA).

Was hat sich in den letzten Jahren verändert?

Weil sich das Lehr- und Lernverhalten ganz grundsätzlich verändert hat, setzen Fahrschulen heute neue und moderne Lehr- und Lernmethoden ein.

Die Belastung der Jugendlichen ist erheblich gewachsen. Gleichzeitig hat ihr Sprachverständnis nach Beobachtungen in den Fahrschulen eher abgenommen. Es bedarf einer intensiven Erklärung, teilweise sehr juristisch formulierter Fragenformulierungen, um das Prüfungsziel zu erreichen.

Die Bundesvereinigung hat folgenden Vorschlag zur Optimierung der Fahrschulausbildung unterbreitet:

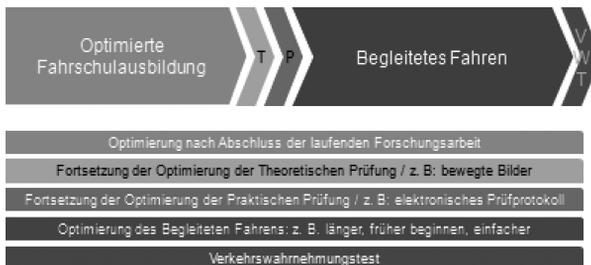
Das derzeit in Deutschland praktizierte BF17-Modell zeichnet sich durch nachstehend aufgeführte Punkte aus:

- *Zurzeit werden in Deutschland jährlich ca. 400.000 Fahranfänger nach kompletter professioneller Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung (in Theorie und Praxis) in die Begleitphase entlassen.*
- *Seitens der Begleiter (in aller Regel Eltern, Großeltern und nahe Verwandte) sind uns keine Beschwerden über die Qualität der Ausbildung zugetragen worden. Hieraus lässt sich unschwer schließen, dass die Sammlung von weiteren Fahrerfahrungen in der Begleitphase für die Begleiter ohne Ängste und ohne Doppelbedienungsrichtung möglich ist. Die völlige Unauffälligkeit der Teilnehmer in der Begleitphase zeigt dies überdeutlich.*
- *Begleiter können sich, da die Fahranfänger im Besitz einer vollgültigen Fahrerlaubnis sind, ganz auf ihre wesentliche Aufgabe konzentrieren und gezielte sowie wertvolle Hinweise aus ihrem reichen Fahrerfahrungsschatz in bestimmten Situationen weitergeben. Dies trifft besonders auf gefährliche Situationen zu (z. B. eine sich zuziehende Kurve oder Anpassung der Geschwindigkeiten in kritischen Situationen).*
- *Das Begleitete Fahren hat in den letzten Jahren eine große Akzeptanz erfahren und wird bisher von mehr als 40 % der Fahranfänger eines Jahrgangs angenommen. In den Ballungsräumen ist gegenüber den mehr ländlich orientierten Räumen eine geringere Annahme dieses Modells zu verzeichnen.*
- *Erfreulich ist, dass die bisherigen Untersuchungen eine deutliche Unfallreduktion und verringerte Delinquenz der Fahranfänger nachweisen, die nach der beendeten Begleitphase anhält.*

Das BF17-Modell verursacht nur unwesentliche Mehrkosten (Antragsverfahren und Eintragung von Begleitern).

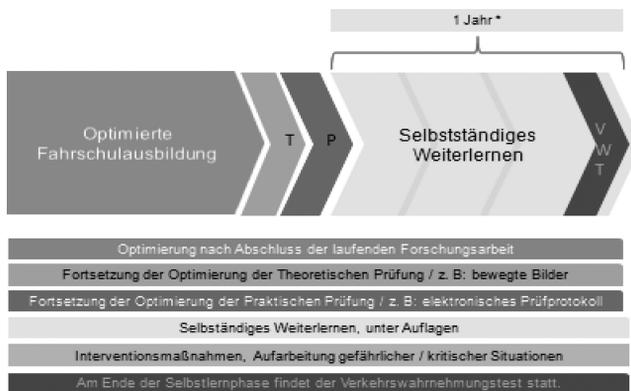
Die BVF schlägt deshalb vor, auch unter Berücksichtigung der zurzeit laufenden zahlreichen und nicht abgeschlossenen Forschungsvorhaben der Bundesanstalt für Strafenwesen, diese Ergebnisse abzuwarten und in eine Neukonzeptionierung einzubeziehen.

Vorschlag 1 – Für alle, die am Begleiteten Fahren teilnehmen können



Folie 10

Vorschlag 2 – für diejenigen, die nicht am Begleiteten Fahren teilnehmen können oder wollen



* Keine mobilitätsbeschränkenden Auflagen nach dem 18. Geburtstag

Folie 11

Die Bundesvereinigung hat im Herbst 2012 eine Schülerbefragung zum Begleiteten Fahren durchgeführt. Die aktuellen Ergebnisse sind als Anlage zum Referat angefügt.

Einfluss europäischen Rechts auf die deutsche Fahrschulung

In den letzten Jahrzehnten hat Europa mehr und mehr Einfluss auf die Inhalte der Ausbildung genommen, die letztendlich in der Prüfung nachgewiesen werden müssen. Leider kommen hierbei die höchst unterschiedlichen Ausbildungs- und Prüfungsszenarien in den Europäischen Ländern zum Ausdruck, die viele Kompromisse erforderlich machen. Verhaltensbezogene Inhalte werden gegenüber Fakten- und Regelwissen in Europa immer noch zu sehr vernachlässigt.

Was sollte und kann geändert werden?

Gerade im Bildungssektor hat man sich in den letzten Jahren zu wenig mit den Optimierungsmöglichkeiten beschäftigt. Das Hauptaugenmerk war ausschließlich auf die Optimierung der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung gerichtet. Richtiger wäre vielmehr gewesen, zunächst die Ausbildung zu optimieren, um hierauf aufbauend die Prüfungsanforderungen zu beschreiben und neu festzulegen. Aus diesem Grund fordern wir nun, ausreichend finanzielle Mittel für wissenschaftlich fundierte Ausbildungsoptimierung zur Verfügung zu stellen.

Die deutsche Fahrlehrerschaft ist ausgesprochen lernbereit und Neuerungen gegenüber sehr aufgeschlossen. Neueste Erkenntnisse werden, sofern sie überzeugend dargelegt sind, bereitwillig übernommen und in der Ausbildung umgesetzt. Dies setzt aber voraus, dass wir bereits in der Ausbildung zum Fahrlehrer den neuen Erkenntnissen mehr Raum und mehr Zeit einräumen.

Aus meiner Sicht, sollte ein neues theoretisches und praktisches Curriculum die Lernstandsdiagnose intensiv thematisieren. Dadurch sollte es möglich sein, den Lernerfolg und -zuwachs den Schülern noch besser darzustellen und verständlich zu erklären.

Gegenwärtig ist Herr Professor Dr. Dietmar Sturzbecher mit einem Forschungsvorhaben zur Optimierung der Fahrschulausbildung beauftragt. Mit großer Erwartung blicken wir auf die dort erarbeiteten Ergebnisse. Die Möglichkeit als Fahrlehrer hierbei mitzuwirken, halten wir für außerordentlich bedeutend.

Aufgrund der unterschiedlichen Zusammensetzungen der Fahrschülergruppen muss es möglich sein, den Fahrlehrern ausreichend Spielraum für die individuelle Anpassung des Unterrichts zu geben. Mit den Möglichkeiten moderner und vernetzter Dokumentation lässt sich die individuelle Förderung des Einzelnen erheblich steigern. Der moderne Medieneinsatz unterstützt vor allen Dingen das Erfassen und das Verstehen schwieriger und komplexer Zusammenhänge (z.B. beim Überholen oder bei komplexen Kreuzungsszenarien). Der Blick in die Vorgehensweise anderer Länder gibt den einen oder anderen wichtigen Hinweis, wie die Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland weiterentwickelt werden kann. Allerdings kommt es immer sehr darauf an, diese Best-Practice-Ergebnisse mit den tatsächlichen Gegebenheiten in Deutschland in Einklang zu bringen.

Zusammenfassung

Folgende Punkte müssen aus meiner Sicht vordringlich angepasst werden:

1. **Schaffung eines modernen – auf wissenschaftlichen Kenntnissen aufgebauten – theoretischen und praktischen Curriculums zunächst für die Klasse B.** Ein besonderes Augenmerk muss auf die **inhaltliche** Verzahnung von Theorie und Praxis gelegt werden. Eine **zeitliche** Verzahnung ist nicht darstellbar, weil die Lerngeschwindigkeit der Einzelnen einerseits, aber auch die Verfügbarkeit der Schüler andererseits, zeitnah nicht realisiert werden kann.
2. **Dieses neue Curriculum muss auf alle Fälle in einem Modellversuch evaluiert und anschließend verpflichtend eingeführt werden.**

3. **Schaffung eines praktikablen, möglichst einfachen Qualitätssicherungssystems, das die Fahrschulüberwachung ersetzen kann.**
4. **Ergänzung der bisherigen Lehr- und Lernformen durch moderne Medien zur Unterstützung des integrierten Lernens (e- bzw. Blended Learning).**

Allerdings ist dabei zu beachten, dass trotz der Verfügbarkeit von PCs im privaten Bereich nicht alle Schüler mit dieser Form des selbständigen Lernens vertraut sind bzw. Lernerfolge erzielen können.

5. **Es muss gewährleistet werden, dass alle Ausbildungsmaterialien den Anforderungen der Curricula entsprechen und anerkannt sind.**
6. **Aufgrund der nachgewiesenen positiven Auswertung des Begleitenden Fahrens ab 17 sollte eingehend überlegt werden, welche rechtlichen Spielräume geschaffen werden können, um das Einstiegsalter zum Erwerb des Führerscheins weiter absenken zu können – z.B. auf 16 Jahre. Dann könnte nach einer noch längeren Begleitphase, und mit einer definierten Kilometerleistung, der Erfolg des Projekts noch weiter gesteigert werden.**

Aus der bisherigen Auswertung von BF17 wissen wir, dass je länger die Begleitphase dauert, und je mehr Kilometer zurückgelegt werden, die positiven Auswirkungen auf die zukünftige Fahrerkarriere weiter gesteigert werden könnte. Dies würde einen weiteren Anreiz zur Teilnahme am Begleiteten Fahren für Eltern und Jugendliche auslösen können. Es würde auch eine bessere Koordination der schulischen und beruflichen Belange begünstigen.

(16-Jährige dürfen Klasse T Züge mit 18 m Länge und bis zu 40 Tonnen Fahrzeugkombinationsgewicht ohne weitere Eignungsprüfung nach einer professionellen Ausbildung ohne Begleitung führen.)

7. **Überarbeitung des Rahmenlehrplans und kritische Durchsicht.**
Zusätzliche Aufnahme der Mobilitätslehre in den Rahmenplan. Dabei soll die kritische Abwägung der Zweckmäßigkeit der Verkehrsmittelwahl bei gleichzeitiger Berücksichtigung des schon bisher gelehrtens umweltschonenden und umweltbewussten Fahrens (Elektro- und Hybridfahrzeuge) thematisiert werden.
8. **Anpassung der Fahrlehrerausbildung an die geänderten Lehr- und Lernbedingungen.**

Es bedarf einer aktualisierten und modernen Fahrlehrerausbildung. Wir brauchen Fahrlehrer, die sich mit modernen Lehr- und Lernmethoden, Lehrplangestaltung, dem modernen Einsatz von Medien und der sich rasch ändernden Lernsituation ständig auseinandersetzen können. Dies setzt voraus, dass bei einer Weiterentwicklung von Medien – bis hin zu Simulatoren – eine Basis geschaffen werden muss, damit diese sinnvoll in die Fahrausbildung und Förderung der Fahrkompetenz eingesetzt werden kann.

Darüber hinaus können Fahrlehrer dann noch besser den Prozess des lebenslangen Lernens aktiv begleiten.

Um die zügige Reform einer Optimierung der Fahrschulausbildung zu erzielen, müssen die Neuerungen allen Fahrlehrern im Rahmen der bestehenden Fortbildungspflicht zügig vermittelt werden.

9. **Die Forderung nach weitestgehender Kostenneutralität hemmen zurzeit sinnvolle und erfolgsversprechende Reformen.**
10. **Die deutsche Fahrlehrerschaft wird sich den Veränderungen aufgeschlossen, konstruktiv und aktiv stellen.**

Die Ausbildung in den deutschen Fahrschulen hat sich grundsätzlich bewährt. Möglichkeiten zur Optimierung sollten zügig genutzt werden.

Dazu brauchen wir eine »Arbeitsgemeinschaft Ausbildung«!



Unter dem Dach des Bundesverkehrsministeriums soll eine AG für die Ausbildung installiert werden. Ähnlich der AG für die Fahrerlaubnisprüfung, die bei der arge tp 21 angesiedelt ist. Ähnliche Vorschläge wurden bereits von Herrn Dr. Bernhard Reiter (MOVING International Road Safety Association e.V.) bei anderen Gelegenheiten vorgestellt.

Um die Finanzierung für diese AG sicher zu stellen, sollte von jedem Führerscheinbewerber zukünftig ein Betrag von 1,00 € aufgebracht werden, um schon kurzfristig und effektiv diese wichtigen und dringenden Arbeiten aufnehmen zu können.

Der Weg von der Fahrkompetenz zur Verkehrskompetenz Welche Maßnahmen können die Einstellungen zur Beurteilung von kritischen Verkehrssituationen im Rahmen der Verkehrssozialisation beeinflussen?

Dipl.-Psych. Ulrich Chiellino

**Fachreferent für Verkehrspsychologie, Interessenvertretung Verkehr, ADAC
e.V., München**

Kurzfassung

Die fortbestehende überdurchschnittliche Unfallgefährdung junger Fahranfänger erfordert eine weiterhin konsequente Fortführung der unfallpräventiven Maßnahmen für diese Verkehrsteilnehmergruppe und zeigt, dass Defizite im Bereich der Fahr- und Verkehrskompetenz nach Erhalt der Fahrerlaubnis bestehen. Trotz der erfolgreichen Bemühungen die Effizienz der Fahranfängerausbildung und -prüfung zu verbessern, fehlen bisher die Bestrebungen, innovative Formen neuer Ausbildungsmodule zur Reduzierung des erhöhten Unfallverursacherrisikos von Fahranfängern in ein Rahmenkonzept zu integrieren.

Da von einem interaktionistischen Modell bei der Bewertung von Unfallursachen auszugehen ist, müssen bei der Analyse der Unfallszenarien auch die dem Fehlverhalten vorgeschalteten Einflussfaktoren (Einstellungen zum Straßenverkehr) berücksichtigt werden, um daraus abgeleitet geeignete Ausbildungsmodule entwickeln und entgegensetzen zu können. Allgemein können bei jungen Fahranfängern auf die

Unfallentstehung belastende Einflussfaktoren wie das Anfängerrisiko, das Jugendlichkeitsrisiko und die jugendtypischen Fahrsituationen genannt werden.

Damit die Verkehrssicherheit junger Fahrer weiter erhöht werden kann, sollte daher auf Grundlage aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse sowie moderner Lern- und Lehrmethoden, eine Optimierung der Fahranfängerausbildung für alle Führerscheinbewerber erfolgen. Dabei gilt es nicht nur Regeln zu vermitteln und durch den Gesetzgeber die Möglichkeit zu schaffen, unter protektiven Bedingungen die Fahrzeugbedienung als Grundvoraussetzung zur motorisierten Teilnahme am Straßenverkehr erlernen zu können, sondern auch Module bereit zu stellen, die die Fähigkeit ausbilden, sich selbst in seiner Fahrkompetenz richtig einzuschätzen.

Der Weg von der Fahr- zur Verkehrskompetenz muss daher intensiver als bisher professionell begleitet werden, um sein Fahrverhalten den objektiven und individuellen Risiken anpassen zu können.

Es ist daher erforderlich, neben dem Ausbau von bestehenden Maßnahmen, den Fokus auf die Entwicklung und Erforschung von neuen Interventionen zu legen, die zu einer Kompetenzerweiterung beim Fahren nach bestandener praktischer Fahrerlaubnisprüfung beitragen.

I. Ausgangssituation

Bei dem Erwerb der Fahr- und Verkehrskompetenz gilt es, neben der korrekten Fahrzeugbedienung auch das rechtzeitige Erkennen und Einschätzen von Gefahren als relevanten Faktor für eine sichere Verkehrsteilnahme zu nennen.

Davon ausgehend soll die Fahrkompetenz als Begrifflichkeit für die Fertigkeiten verstanden werden, die zur fehlerfreien Bedienung des Fahrzeugs notwendig sind und die Verkehrskompetenz die Fähigkeit mit einschließen, auch die äußeren Faktoren korrekt in die Fahraufgabe vorausschauend zu integrieren, so dass das eigene Wirken im Straßenverkehr in Abstimmung mit der vorhersehbaren Verkehrssituation/Gefahrenlage erfolgt.

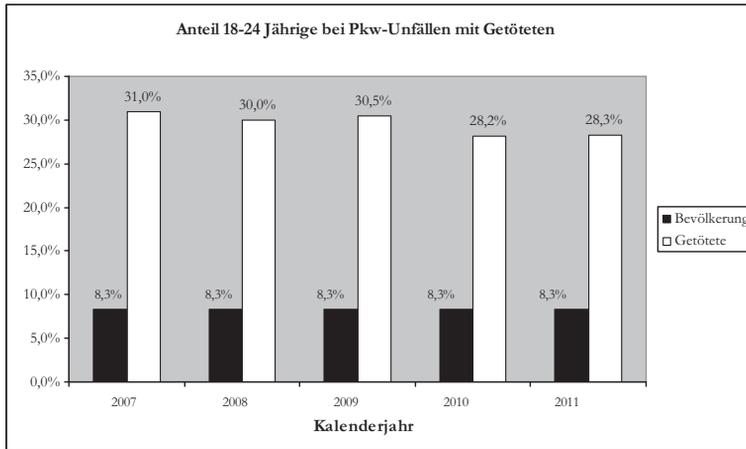
Die heutige Fahranfängervorbereitung im Rahmen der im Schnitt 35 Stunden andauernden praktischen Fahrschulausbildung (Willmes-Lenz, 2012) setzt den Schwerpunkt beim Erlernen der Fahrzeugbedienung, so dass die in der Prüfungssituation gemessene Fahr- und Verkehrskompetenz sich auf das Beobachten der sicheren Teilnahme am Straßenverkehr weitestgehend auf dem Niveau der Manöverebene beschränkt, da taktische und strategische Überlegungen in Bezug auf die Verkehrsteilnahme durch das Prüfungsszenario selbst vorgegeben sind (defensiver Fahrstil/ vorgegebene Routenplanung).

Dem gegenüber haben zahlreiche Neuerungen in den vergangenen Jahren zu einer verbesserten und effizienteren Lern- und Prüfmöglichkeit beigetragen. So wurde die theoretische Prüfung auf ein modulares elektronisches Baukastensystem umgestellt, das auch bewegte Bilder (Videsequenzen) bei der Abfrage zulässt und im Vergleich zu früher, eine größere Variation der Prüf szenarien ermöglicht (Petzold, 2011 & Malone, 2012). Das Prüfverfahren im praktischen Teil wird aktuell mit einem elektronischen Prüfprotokoll erweitert und erprobt, das eine verbesserte systematische Rückmeldung an den Prüfling nach erfolgter Prüfung durch die dokumentierte Kategorisierung der Fahraufgaben ermöglichen soll. (Sturzbecher, 2012).

Trotz der erfolgreichen Bemühungen die Effizienz der Fahranfängerausbildung und -prüfung zu verbessern, fehlen bisher die Bestrebungen, innovative Formen neuer Ausbildungsmodule zur Reduzierung des erhöhten Unfallverursacherrisikos von Fahranfängern in ein Rahmenkonzept zu integrieren.

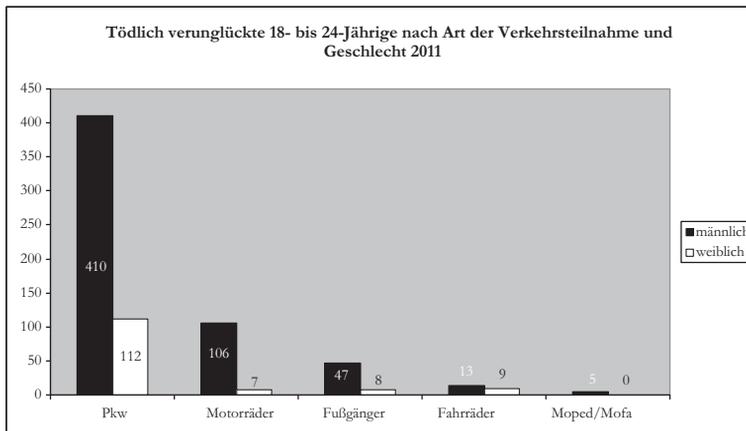
So zeigen die jüngsten Zahlen, dass Fahrer zwischen 18-24 Jahren noch immer einen Verursacheranteil an den Verkehrsunfällen mit Getöteten (Pkw) von knapp 30 Prozent seit Jahren nahezu unverändert tragen und das bei einem Bevölkerungs- und Fahrleistungsanteil von gerade einmal etwas mehr als 8 Prozent (Destatis, 2011).

Arbeitskreis VII: Ist die Fahrausbildung noch zeitgemäß?



Grafik 1: Unfallverursacheranteil der Fahranfänger bei Unfällen mit Getöteten.

Der Schwerpunkt bei den Getöteten jungen Verkehrsteilnehmern (absolut) liegt dabei deutlich im Pkw-Bereich und ist insgesamt überwiegend männlich (Destatis, 2011).



Grafik 2. Angaben Statistisches Bundesamt: Anzahl tödlich verunglückter nach Alter und Verkehrsteilnahme sowie Geschlecht.

Es scheint auch nach der Einführung des begleiteten Fahrens zur Verringerung des Anfängerrisikos und einem Verbreitungsgrad von inzwischen etwa 40 Prozent über alle Fahranfänger gerechnet – bei einer gemittelten Übungsstundenanzahl von 70 bis 80 Stunden während der Begleitphase (Schade, 2011) – nicht möglich zu sein,

nachhaltig das Bewusstsein für die Gefahren im Straßenverkehr zu schulen, die in einem Zusammenhang mit dem Jugendlichkeitsrisiko zu setzen sind.

Es stellt sich daher die Frage, ob das begleitete Fahren als Maßnahme alleine die Risiken, denen Fahranfänger insbesondere ausgesetzt sind, abdecken kann oder weitere Maßnahmen zur Reduzierung des Unfallrisikos notwendig sind.

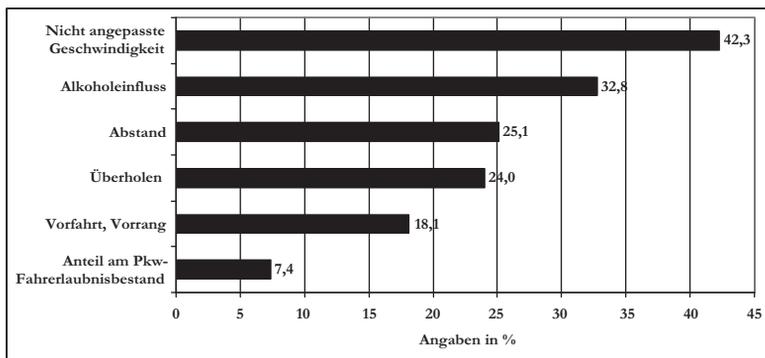
Um das Unfallrisiko der Fahranfänger weiter senken zu können, gilt es somit neben dem Ausbau von bestehenden Maßnahmen, verstärkt den Fokus auf die Entwicklung und Erforschung von neuen Interventionen zu legen.

Grundsätzlich ist bei der Konzeption einer gesetzlichen Maßnahme die Notwendigkeit, Verhältnismäßigkeit und Eignung zu prüfen. Wobei die Eignung wissenschaftlich nachgewiesen werden bzw. eine aus der Theorie abgeleitete günstige Prognose vorliegen muss. Ferner muss eine Praktikabilität und Abgrenzung zu bereits bestehenden Maßnahmen bei der Umsetzung gegeben sein.

II. Unfallursachen und verdeckt wirkende Einflussfaktoren

Es ist von einem interaktionistischen Modell bei der Bewertung von Unfallursachen auszugehen (Rasmussen, 1982 & Reason, 1990). Das bedeutet, es ist nicht eine Ursache alleine, die zu einem Unfallereignis führt, sondern die Kombination gleichzeitig auftretender unfallbegünstigender Faktoren. Allgemein können bei jungen Fahranfängern auf die Unfallentstehung belastende Einflussfaktoren wie das Anfängerrisiko, das Jugendlichkeitsrisiko und die jugendtypischen Fahrsituationen genannt werden (Leutner, 2009).

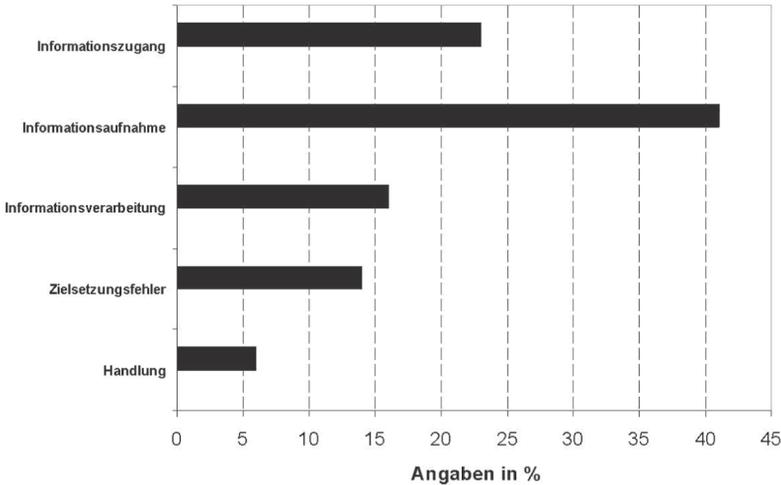
Eine Auswertung der amtlichen Unfallursachenstatistik ergibt folgendes Ergebnis:



Grafik 3: Anteil junger Fahrer an den Unfallursachenkategorien gesamt in Relation zum Anteil am Pkw-Fahrerlaubnisbestand.

Bei der Unfallrekonstruktion wird neben der Ortslage und der Typisierung von Unfällen auch die Ausgangsgeschwindigkeit aufgrund der Spurenlage am Unfallort ermittelt. Technische (Reifenzustand) wie fahrspezifische (Fahrtüchtigkeit) Parameter werden neben zahlreichen weiteren Variablen zur Klärung der Schuldfrage

erfasst. Zudem wird ein detailliertes Schadensbild erstellt. Neuere Studien (Chielino, 2010 & Staubach, 2010) konnten belegen, dass die fehlerhafte Wahrnehmung bei der Unfallentstehung eine bedeutsame Stellung einnimmt. Das Ergebnis detaillierter Befragungen im Rahmen der Unfallforschung ist der Grafik zu entnehmen.



Grafik 4: Ergebnisdarstellung Unfallsachenanalyse nach dem 5-Step-Prinzip.

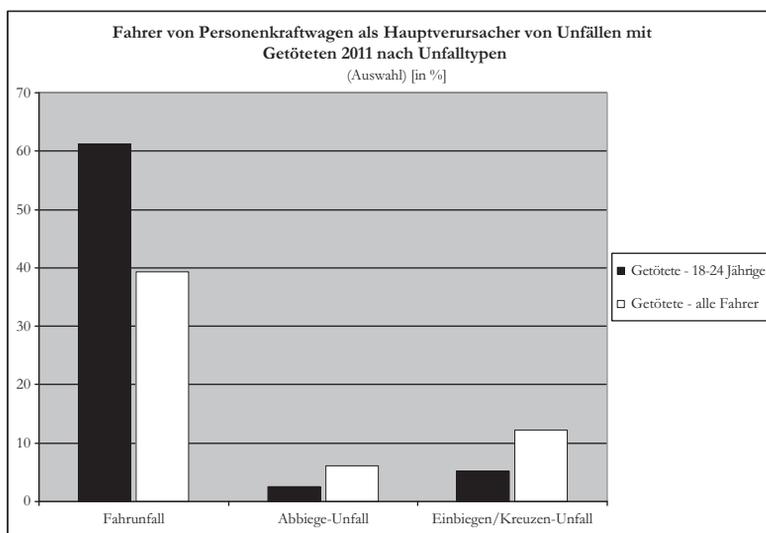
Das bedeutet, dass weniger die Handlungsausführung sondern vielmehr das Erkennen von Gefahren, Unfälle verursacht. Ein Grund dafür ist, dass das Einschätzen von Risiken erfahrungsbasiert erfolgt und Heuristiken zur Bewertung erst gebildet werden müssen. Erschwerend kommt hinzu, dass die Grundlage der eigenen Entscheidung meist einer systematischen Wahrnehmungsverzerrung unterliegt, derer wir uns nicht immer bewusst sind und häufig auf persönliche Einstellungen gründet. Bekannte in der Literatur beschriebene Phänomene sind zum Beispiel der »Halo-Effekt« oder der »Kontext-Effekt«, die jeweils durch umgebende Merkmale ausgelöst werden, so dass der Betrachter durch das Setzen eines »gedanklichen (semantischen) Ankers« in seiner Entscheidung beeinflusst wird. Fehlurteile sind die Folge, die allerdings nur bei einem spürbaren Schaden (Rückmeldung) erlebbar werden können. Das ist ein Grund dafür, warum stereotype Einstellungsmuster sich ausbilden und robust behaupten können.

Eine Studie von Holte (2012) belegt, dass insbesondere junge männliche Fahrer ihre eigene Handlungskompetenz in Bezug auf das Autofahren deutlich überschätzen. Dieser Effekt verstärkt sich, wenn die Identifikation der jungen Erwachsenen mit dem Fahrzeug besonders hoch ausgeprägt ist. Auch eine repräsentative Umfrage im Auftrag eines Versicherungskonzerns im Rahmen des Verkehrssicherheitsreports mit einer Stichprobe von über 1 000 aktiven Autofahrern zeigt, dass 86

Prozent der Befragten angaben, ein zu geringer Sicherheitsabstand sei gefährlich, aber zugleich antworten in 66 Prozent der Fälle dieselben Personen, den Abstand manchmal, oft oder sehr oft zu unterschreiten (AXA, 2012).

Dieses Paradoxon entsteht durch das häufige Ausbleiben negativer Konsequenzen in Zusammenhang mit dem eigenen Handeln, so dass das sozial vermittelte Wissen, einem »individuell empirischen« Wissen weicht und ein Gefühl der »Kontroll-Illusion« von kritischen Verkehrssituationen begünstigt, welches in einer für sich erlebten, gesteigerten Handlungskompetenz zum Ausdruck kommt.

Da die Diskrepanz zwischen der gefühlten und der objektiv gegebenen Fahrkompetenz bei jungen Fahranfängern aufgrund des schnellen Lernzuwachses relativiert am niedrigen Ausgangsniveau am größten ist, ist es nicht verwunderlich, dass der Anteil an Fahrurfällen, also Unfallereignisse, die ohne Einwirkung eines anderen Verkehrsteilnehmers ausgelöst werden und durch den Kontrollverlust des Fahrzeugs gekennzeichnet sind, mit über 60 Prozent einen Spitzenwert im Vergleich zu allen andern Fahrerpopulationen einnimmt. Eine verbesserte Verkehrskompetenz, also die Fähigkeit Gefahren umfassend und vorausschauend zu erkennen, sowie eine valide Rückmeldung zur eigenen Fahrkompetenz könnten als Schutzfaktoren den Fehleinschätzungen vorbeugen.



Grafik 5: Vergleich von Unfallstrukturen junger und erfahrener Fahrer.

Fazit:

Die Beurteilungskriterien im Rahmen der Unfallanalyse bilden ein Kategoriensystem, das Unfälle beschreibt aber nicht ausreichend aufklärt. Die Frage nach

der Interpunktion der Fehlerkette, also dem »warum« hat ein Fahrer seine Situation falsch eingeschätzt, wird nicht näher analysiert. Die aufgeführten Einflussfaktoren (gering ausgeprägte Heuristiken zur Gefahrenwahrnehmung, tendenzielle Selbstüberschätzung der eigenen Fahrfertigkeiten, inkonsistentes Verhalten mit ausbleibender Rückmeldung) auf die Unfallentstehung bleiben bei den häufig deskriptiven Unfallanalysen daher unberücksichtigt und werden bislang noch unzureichend im Rahmen des Fahrausbildungsprozesses mit geeigneten Instrumentarien in ihrer negativen Wirkung abgemildert. Der Prozess der Einstellungsbildung in Bezug auf die Risikobewertung bei der Entwicklung einer Verkehrskompetenz für die motorisierte Teilnahme am Straßenverkehr muss daher intensiver begleitet werden.

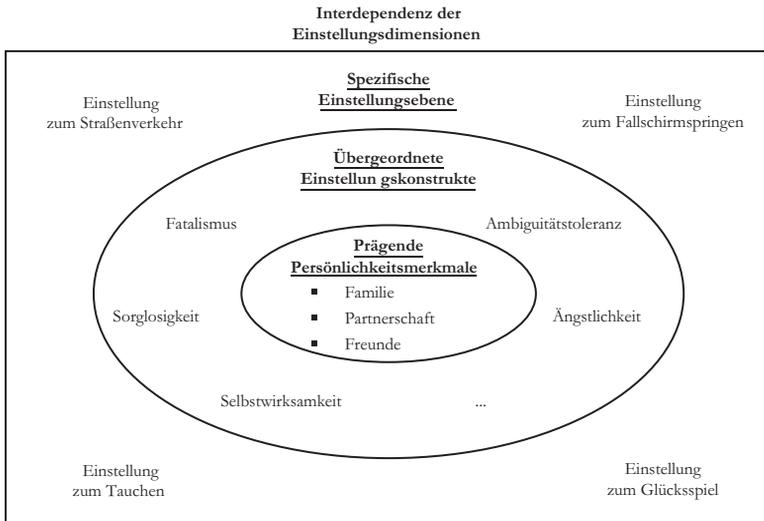
III. Stabilisierende Faktoren bei der Strukturierung von Einstellungen

Eine Einstellung wird nach Allport als mentaler Bereitschaftszustand, der durch Erfahrung strukturiert ist und einen steuernden Einfluss auf die Reaktionen des Individuums gegenüber allen Situationen und Objekten ausübt, definiert. Vereinfacht handelt es sich somit bei einer Einstellung um eine auf Erfahrungen beruhende (Reaktions-)Tendenz.

Das Konstrukt der Einstellungen selbst ist komplex und muss daher in verschiedene Bereiche unterteilt werden. So können übergeordnete »Lebenseinstellungen« wie ein ausgeprägter Fatalismus dazu führen, Ereignisse verstärkt losgelöst vom eigenen Handeln zu erleben. Das bedeutet, dass in Bezug auf eine Risikobewertung die Selbstwirksamkeit zur Gefahrenabwehr reduziert eingeschätzt wird. Allerdings muss in diesem Zusammenhang unterschieden werden, ob eine fatalistische »Grundeinstellung« zum Beispiel auch für den Bereich des Straßenverkehrs bei der Person relevant zur Geltung kommt, oder andere übergeordnete Konstrukte für diese Dimension mehr Bedeutung entfalten.

Daher ist bei der Messung von Einstellungen zur Erfolgskontrolle neu entwickelter Maßnahmen entscheidend, auf welcher Persönlichkeitsebene diese abgefragt werden, um eine Aussage über die Wirkung treffen zu können, da es nicht möglich ist, im Rahmen einer Kurzintervention übergeordnete Einstellungskonstrukte nachhaltig zu verändern, wohl aber spezifische Einstellungsebenen (Hackenforth, 2008 & Strohbeck-Kühner, 2010).

Arbeitskreis VII: Ist die Fahrausbildung noch zeitgemäß?



Grafik 6: Interdependenz der Einstellungsdimensionen.

Nach der Balance-Theorie von Heider zur Einstellungsbildung wird zur Herstellung eines angenehmen interpersonalen Zustands (auch gegenüber Objekten) eine Einstellungsähnlichkeit zwischen den Akteuren erzeugt und stehen in einer triadischen Beziehung positiv oder negativ zueinander (Person A zu Person B zu Objekt/Person C), wobei eine Harmonisierung der Ausprägungen zum Abbau von Dissonanzen angestrebt wird. Das bedeutet, dass das Umfeld der Personen einen Einfluss auf die Bewertung von anderen Personen/Objekten/Regelwerken im Sinne eines Konformitätsdrucks ausübt.

Zudem sind nach Festinger Personen bestrebt, Einstellungen und Verhalten in Übereinstimmung zu bringen, um »kognitive Dissonanzen« zu vermeiden. Das führt dazu, dass inkonsistentes Verhalten so weit möglich den Einstellungen angepasst wird oder Einstellungen verändert werden, um das gezeigte Verhalten rechtfertigen zu können. Dies bedeutet, dass das Einschätzen von Risiken in Bezug auf die gefahrene Geschwindigkeit sich verändert, sofern eine zum Regelwerk abweichende, überhöhte Geschwindigkeit gewählt wird (Schönreden/Bagatellisieren). Wird das Verhalten durch das Umfeld (Familie/Freunde/Partnerschaft) nach der Balance-Theorie gestützt, verstärkt sich dieser Effekt und ein nicht regelkonformes Verhalten wird auch in sozial kontrollierten Bedingungen gezeigt, da eine Abwertung der Bedeutung des Regelwerks im Einklang mit dem sozialen Umfeld zu einer Reduzierung negativer Emotionen führt.

Fazit:

Die Disposition einer Person in Bezug auf ein Einstellungskonstrukt muss in Abhängigkeit zur Persönlichkeitsebene bewertet werden. Sozialpsychologische Theorien zeigen, dass sich bei der Einstellungsbildung das persönliche Umfeld und die Möglichkeit sich konsistent zur Einstellung verhalten zu können, stabilisierend auswirken. Allgemein kann eine veranlagte erhöhte Risikobereitschaft in seinen Ausprägungen auf bestimmte Lebenssituationen unterschiedlich ausfallen, da neben der Disposition auch das Wissen um die Gefahren und der Glaube an die Selbstwirksamkeit in Abhängigkeit zu den jeweiligen Anforderungen das konkrete situative Verhalten beeinflussen. Die Bedeutung der Vorbildfunktion, insbesondere die Rolle der Eltern, ist bei der Vermittlung und Stabilisierung von sicherheitsförderlichen Einstellungen in Bezug auf den motorisierten Straßenverkehr – in Kombination mit der schulischen Verkehrserziehung – im Rahmen der medialen Gestaltung von Verkehrssicherheitsbotschaften zu stärken und in ihrer Wirkung zu evaluieren, um ggf. Verbesserungspotenziale bei der Umsetzung von Kampagnen zu eruieren.

IV. Entwicklung geeigneter Maßnahmen zur Bekämpfung unfallverursachender Einflussfaktoren

In Deutschland erfolgt aktuell die Vorbereitung auf den motorisierten Straßenverkehr stark vereinfacht in den Tabellen abgebildeten normativen Szenarien (Familie/ Freunde, Schule/ Medien, Selbsterfahrung/ Fahrschule), wobei die einzelnen Entwicklungs-Etappen unterschiedlich standardisiert und kontrolliert sind und nicht den Anspruch auf Vollständigkeit erheben.

Die Bewertung der Szenarien erfolgte hinsichtlich der »Einflussmöglichkeit auf die abhängige Variable, Dosis und Zeitraum der Einflussmöglichkeit«.

Tabelle 1 zeigt das Ergebnis der Bewertung in Abhängigkeit zur *Lernmöglichkeit in Bezug auf die Fahrzeugbedienung*.

Mögliche Szenarien	Einflussmöglichkeit	Dosis (Wirkzeit)	Zeitraum des Szenarios
(i) Familie/Partnerschaft/Freunde	Gering	Stunden	Jahre
(ii) Schule/Medien	Gering	Stunden	Jahre
(iii) Eigene Erfahrungen (Fahrrad)	Gering	Stunden	Jahre
(iv) Fahrschule	Massiv	Stunden	Monate

Tabelle 1: Szenarien und deren Einfluss auf das Erlernen der Fahrzeugbedienung vor Erhalt der Fahrerlaubnis.

Die Bewertung fällt anders aus, wenn der Einfluss der Szenarien auf die *Einstellungsbildung in Bezug auf den motorisierten Straßenverkehr* als Kriterium verwendet wird.

Arbeitskreis VII: Ist die Fahrausbildung noch zeitgemäß?

Mögliche Szenarien	Einflussmöglichkeit	Dosis (Wirkzeit)	Zeitraum des Szenarios
(i) Familie/Partnerschaft/Freunde	Massiv	Stunden	Jahre
(ii) Schule/Medien	Gering	Stunden	Jahre
(iii) Eigene Erfahrungen (Fahrrad)	Massiv	Stunden	Jahre
(iv) Fahrschule	Gering	Stunden	Monate

Tabelle 2: Szenarien und deren Einfluss auf das Ausbilden von Einstellungen zum Straßenverkehr vor Erhalt der Fahrerlaubnis.

Diese vereinfachte Darstellung zeigt, dass bereits zu Beginn der aktiven Ausbildungsphase in der Fahrschule durch die vorangegangene Verkehrssozialisation eine Einstellungsbildung bei dem Fahrschüler erfolgt ist und diese im »verborgenen« die Wahrnehmung und Handlung der Fahrschüler beeinflusst. Das unmittelbare soziale Umfeld (Vorbilder) des Fahrschülers nimmt dabei eine sehr wichtige Stellung ein. Dem Fahrlehrer sind dadurch zunächst in seinem Wirken Grenzen gesetzt, insbesondere dann, wenn es um die Ausbildung einer der Fahrkompetenz weiterführenden Verkehrskompetenz geht.

Diese selbst wird nach Erhalt der Fahrerlaubnis nur mehr fakultativ geschult (siehe Tabelle 3), obwohl es gerade in der sensiblen Phase des beginnenden Sozialisationsprozesses im Rahmen der aktiven Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr aufgrund ungünstiger Einflussfaktoren zu einer sicherheitsabträglichen Einstellungsnormierung kommen kann.

Mögliche Module	Einflussmöglichkeit	Dosis (Wirkzeit)	Zeitraum des Szenarios
(i) Begleitetes Fahren (freiwillig)	empirisch belegt	Stunden	Monate
(ii) Fahrsicherheitstraining (freiwillig)	empirisch belegt	Stunden	Tage
(iii) Rückmeldefahrten (freiwillig)	empirisch belegt	Stunden	Tage
(iv) Angeordnete Seminare	empirisch belegt	Stunden	Tage

Tabelle 3: Szenarien und deren Einfluss auf das Ausbilden von Einstellungen zum Straßenverkehr nach Erhalt der Fahrerlaubnis.

Die Entwicklung einer obligatorischen Maßnahme zur Kompetenzerweiterung beim Fahren nach bestandener praktischer Fahrerlaubnisprüfung, die im Rahmen eines Monitorings die prägende Sozialisation sich als Fahranfänger im motorisierten Straßenverkehr alleine zu behaupten, begleitet und unterstützt, erscheint zur Reduzierung des Unfallrisikos erstrebenswert. Dazu müsste umfangreicher als bisher der Aspekt der unfallverursachenden Einflussfaktoren mit geeigneten Methoden

dem Fahranfänger vermittelt werden, um eine Wirkung bei den spezifischen Einstellungsdimensionen erzielen zu können.

Durch psychologisch und pädagogisch fundierte Interventionsformen könnte eine Immunisierung gegenüber Fehlverhalten in jungendtypischen Fahrsituationen erreicht werden, indem die Mechanismen der Einstellungs- und Wahrnehmungsprozesse und deren Auswirkungen auf die situative Risikobeurteilung während der Verkehrsteilnahme für den Fahranfänger offen gelegt werden. Dazu zählen neben der Möglichkeit einer korrekten Einschätzung der eigenen Fahrleistung, auch das Erlernen von Coping-Strategien zur Bewältigung im Umgang mit Ärger, Frustration und Rivalitätssituationen, die sich in Zusammenhang mit einer Teilnahme am Straßenverkehr ereignen können.

Im Gegensatz dazu werden die Ergebnisse zum Freiwilligen Fortbildungsseminar für Fahranfänger (FSF), das als ein Element u.a. »fahrpraktische Sicherheitsübungen« sowie Seminare aufzuweisen hatte, dazu benutzt, die Möglichkeit einer über den Erhalt der Fahrerlaubnis hinausgehende »Anpassungsphase« (2. Stufe der Fahrausbildung) professionell zu begleiten, in der Wirkung insgesamt in Frage zu stellen

(Sindern, 2010).

Eine Prozessevaluation (Kerwien, 2010) ergab, dass bei der Zielerreichung der Lernmodule im Rahmen der Durchführung von FSF nur etwa 65 Prozent erreicht werden konnten. Zudem konnte die Kontrollgruppe nicht ausreichend »auffällige« Fahrer (Verlängerung der Probezeit) rekrutieren (7 von 148), die aufgrund der Anreizsetzung – Verkürzung der Probezeit bei einer Teilnahme an FSF, überproportional bei den Teilnehmern der Experimentalgruppe (50 von 148) vertreten waren.

Die an der Befragung teilnehmende Gruppe reduzierte sich von 148 zum ersten Testzeitpunkt auf 68 zum dritten Testzeitpunkt. Die Auswertung zum geplanten vierten Messzeitpunkt musste sogar aufgrund des stark anhaltenden Teilnehmerchwunds gestrichen werden.

Darüber hinaus wurde das Erfolgskriterium bei der Einstellungsmessung auf einem sehr hohen Persönlichkeitsniveau angesiedelt, so dass insgesamt nicht von einer repräsentativen (Teilnehmerzusammensetzung und Anzahl) und in seiner Wirkung spezifischen Ergebnisevaluation (Messniveau) gesprochen werden kann.

Die Prozessevaluation von FSF zeigt hingegen Verbesserungsmöglichkeiten bei der Konzeption von einstellungsfördernden Maßnahmen auf, so dass die Defizite, die bei der Umsetzung von FSF ungewollt erfolgt sind, bei zukünftigen Maßnahmenentwicklungen berücksichtigt werden müssen.

Neuere empirische Studien konnten hingegen für die in der Tabelle 3 angeführten Module begleitetes Fahren, Fahrsicherheitstraining, Rückmeldefahrten sowie bei Auffälligkeit angeordnete Seminare einen Wirkungsnachweis erbringen. Daher soll abschließend für die drei erst genannten und der Unfallprävention zugeordneten Module ein Überblick zu den Zielen und Ergebnissen gegeben werden.

Begleitetes Fahren (BF17)

Das begleitete Fahren setzt im Schwerpunkt bei dem Anfängerrisiko an und soll durch den sozial kontrollierten Aufbau der Fahrpraxis die Fahr- und Verkehrskompetenz des Fahranfängers noch vor der Phase des alleine Fahrens fördern. Zurzeit nehmen ca. 40 Prozent aller Fahranfänger diese Form der Ausbildungsmöglichkeit wahr. Die durchschnittliche Fahrleistung im Rahmen der Begleitphase beläuft sich auf ca. 2.800 km. Die Wirksamkeit wurde in einer Evaluation nachgewiesen (Schade, 2011). Kritische Fahrsituationen werden aufgrund des protektiven Faktors der Begleitung nicht berichtet und somit auch nicht durch den Fahranfänger erlebt. Aktuell ist nicht bekannt, inwieweit die Gruppe der »Nicht-Teilnehmer« an BF17 aus Gründen mangelnder Verfügbarkeit in Bezug auf die Voraussetzungen zur Teilnahme (geeigneter Begleiter und Fahrzeug) oder einer ablehnenden Haltung gegenüber der »Begleitauflage« heraus, die Gelegenheit einer vorzeitigen motorisierten Teilnahme nicht nutzen wollen.

Fahrsicherheitstraining

Das Fahrsicherheitstraining setzt im Schwerpunkt bei dem Jugendlichkeitsrisiko an und schult das Erkennen von Gefahrensituationen. Ein zentrales Element moderner und auf junge Fahrer ausgerichteter Fahrsicherheitstrainings besteht in der Rückmeldemöglichkeit zur eigenen (niedrig ausgeprägten) Fahrkompetenz und die Auswirkungen, die aufgrund einer Fehleinschätzung für den Fahrer in der Konsequenz unausweichlich wären. Die besondere Bedeutung der Gefahrenvermeidung für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr wird dabei stets im Gegensatz zur riskanten Gefahrenbewältigung in seiner Wirkung verdeutlicht.

Eine Evaluation der Universität Regensburg (2012) kann belegen, dass ein um eine verkehrspsychologische Einheit erweitertes Training, wichtige spezifische Risikoeinstellungen auch drei Monate nach Beendigung der Maßnahme im Vergleich zu einer Kontrollgruppe verbessern konnte (Zimmer, 2012). Vergleichbare Trainingsverfahren im Rahmen von betrieblichen Weiterbildungen wurden von der Universität Jena untersucht und in ihrer postulierten Wirkung (Verbesserung der sicherheitsförderlichen Einstellungen) bestätigt (Trimpop, 2010). Eine publizierte Studie aus dem Jahr 2010 dokumentiert die Erfolge des eingesetzten Verfahrens in Finnland und Österreich im Rahmen der Fahranfängerausbildung in Bezug auf die rückläufige Unfallentwicklung und Akzeptanz der Maßnahme bei den Fahranfängern (Mynttinen, 2010).

Das von Kritikern in diesen Zusammenhang häufig genannte Argument, Fahrsicherheitstrainings erhöhen das Unfallrisiko aufgrund des messbaren Lernfortschritts bei der Fahrzeugbeherrschung und der damit gleichgesetzten Behauptung, dies würde auch zu einer erhöhten Risikobereitschaft führen, gilt somit nicht für die Umsetzung moderner Trainingsverfahren sondern beruft sich auf veraltete Trainingskonzepte (Schulz, 1995).

Rückmeldefahrt

Die Rückmeldefahrt greift insbesondere das Risiko der jugendtypischen Fahr-situationen auf. Im Rahmen des DVR-Trainingsprogramm »PROFILER – Fahren wie die Profis« konnte ein hoher Stellenwert zur Lernzielerreichung in Bezug auf eine standardisierte Rückmeldefahrt für junge Fahranfänger nachgewiesen werden (Remdisch, 2012). So stellen die Autoren fest, dass aus Sicht der teilnehmenden jungen Fahranfänger diese Form der Intervention geeignet sei, das eigene Fahrverhalten in unterschiedlichen Situationen zu überprüfen und konkrete Tipps und Verbesserungshinweise zum eigenen Fahrstil zu erhalten. Ziel der Rückmeldefahrt ist es, dem Fahranfänger nach Erhalt der Fahrerlaubnis eine professionelle Rückmeldemöglichkeit unter den Bedingungen im Realverkehr und außerhalb einer Prüfungssituation zu geben. Dabei kann die Gelegenheit genutzt werden, unfallspezifische Einflussfaktoren zu thematisieren und Unfallschwerpunkte in das Streckenprofil der Rückmeldefahrt einzuplanen. Rückmeldefahrten nach Erhalt der Fahrerlaubnis sind seit 2003 Teil der Mehrphasenfahrausbildung in Österreich.

Fazit

Eine Vernetzung der als wirksam beschriebenen Module im Rahmen punktueller Kurzinterventionen zur Verbesserung der Fahr- und Verkehrskompetenz nach Erhalt der Fahrerlaubnis wäre im Hinblick auf die Entwicklung einer obligatorischen Monitoring-Phase sinnvoll, da durch eine inhaltliche Verknüpfung der modularen Maßnahmen über einen längeren Zeitraum, eine größere Einflussmöglichkeit in Bezug auf eine erforderliche (präventive) Intervention von sicherheitsabträglichen Einstellungen bei Fahranfängern mittelfristig gegeben wäre.

V. Schlussfolgerung

Da die Möglichkeiten zur Kompensation eines (un)bewusst risikoreichen Verhaltens bei jungen und unerfahrenen Fahrern aufgrund der geringen Fahrpraxis im Vergleich zu erfahrenen Fahrern niedriger ausgeprägt ist und nicht nur dadurch bedingt Fahranfänger in der Verkehrsunfallstatistik auffällig werden, gilt es die aus den unfallverursachenden Einflussfaktoren ableitbaren sicherheitsabträglichen Einstellungsmechanismen zum Selbstbild der jungen Fahrer auch nach Erhalt der Fahrerlaubnis mit geeigneten Methoden in ein Rahmenkonzept zur Ausbildung zu integrieren, um unerwünschten Sozialisierungseffekten, die im Rahmen der sensiblen ersten Phase des alleine Fahrens entstehen, präventiv entgegenwirken zu können.

Damit die Verkehrssicherheit junger Fahrer weiter erhöht werden kann, sollte daher auf Grundlage aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse und moderner Lern- und Lehrmethoden, eine Optimierung der Fahranfängerausbildung für alle Führerscheinerwerber erfolgen. Dabei gilt es nicht nur Regeln zu vermitteln und durch den Gesetzgeber die Möglichkeit zu schaffen, unter protektiven Bedingungen die Fahrzeugbedienung als Grundvoraussetzung zur motorisierten Teilnahme am Straßen-

verkehr erlernen zu können, sondern auch Module bereit zu stellen, die die Fähigkeit ausbilden, sich selbst in seiner Fahrkompetenz richtig einzuschätzen. Der Weg von der Fahr- zur Verkehrskompetenz muss daher intensiver als bisher professionell begleitet werden, um sein Fahrverhalten den objektiven und individuellen Risiken anpassen zu können.

Bedeutende Aspekte zur Zielerreichung sind dabei die Neustrukturierung der Fahrausbildung in Richtung einer Mehrphasen-Ausbildung zur Kompetenzerweiterung beim Fahren nach der Prüfung. Dabei sollte die Verantwortung für das Fahren nach Erhalt der Fahrerlaubnis bei dem Fahrer liegen, so dass weniger eine zweite »Ausbildungsphase«, sondern eher eine »Monitoring-Phase« – mit Hilfe einer aktiven, punktuellen und professionellen Begleitung durch miteinander verknüpfte Rückmeldemodule zum Sozialisationsprozess – den sicheren Weg von der Fahr- zur Verkehrskompetenz ermöglichen soll.

VI. Literaturverzeichnis

- Allport, G. W. (1935). Attitudes. In: C.Murchison (Ed.), Handbook of social psychology.
Worcester: MA: Clark University Press.
- AXA (2012). Verkehrssicherheitsreport. www.presseportal.de
- Chiellino, U., Winkle, Th., Graab, B., Ernstberger, A., Donner, E., & Nerlich, M. (2010). Was können Fahrerassistenzsysteme im Unfallgeschehen leisten? *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 56, 131-137
- Hackenfort, M. (2008): Interventionen für Fahranfänger: Evaluation eines multifunktionalen Programms. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 54 (2), 81-86.
- Holte, H. (2012). Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer, Universität Bonn, Dissertation. Bonn.
- Malone, S., Biermann, A., Buch, S. & Brünken, R. (2012). Neue Aufgabenformate in der Fahrerlaubnisprüfung. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (Heft M 222). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Kerwien, H. (2010). Absenkung des Fahranfängerrisikos durch freiwilliges Dazulernen. Formative Evaluation der Freiwilligen Fortbildungsseminare für Fahranfänger (FSF). Schlussbericht zum Forschungsprojekt 82.264 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Bergisch Gladbach.
- Leutner, D., Brünken, R. & Willmes-Lenz, G. (2009). Fahren Lernen und Fahrausbildung. In: H. P. Krüger(Hrsg.), Enzyklopädie der Psychologie, Themenbereich D: Praxisgebiete, Serie VI Verkehrspsychologie, Bd. 2 Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie(pp.1-79). Göttingen: Hogrefe.
- Mynttinen, S., Gatscha M., Koivukoski, M., Hakuli, K. & Keskinen, E. (2010). Two-phase driver education models applied in Finland and in Austria – Do we have evidence to support the two phase models? *Transportation Research, Part F* 13, 63-70.

- Petzold, T., Weiß, T., Franke, T., Krens J.-F., Bannert, M. (2011). Unterstützung der Fahrausbildung durch Lernsoftware. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M219. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Rasmussen, J. (1982). Human Errors. A taxonomy for describing human malfunction in industrial installations. *Journal of Occupational Accidents*, 4, 311-333.
- Reason, J. T. (1990). Human error. Cambridge: Cambridge University Press.
- Remdich, S. und Schumacher, L. (2012). Abschlussbericht der wissenschaftlichen Evaluation des DVR Trainingsprogramms »Work and Drive – Fahren wie die Profis. Hrsg. Deutscher Verkehrssicherheitsrat. Veröffentlichung in Vorbereitung.
- Schade, F.-D. & Heinzmann, H.-J. (2011). Sicherheitswirksamkeit des Begleiteten Fahrens ab 17. Summative Evaluation. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 218. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Schulz, S.-O., Henning, H.J. & Chaselon, F. (1995). Jugend fährt sicher. Wirksamkeit des Modellversuchs. Schlussbericht zum Forschungsprojekt FP.2.9124 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Bergisch Gladbach.
- Sindern, M., Rudinger, G. (2010). Evaluation der Freiwilligen Fortbildungsseminare für Fahranfänger (FSF) – Wirksamkeitsuntersuchung. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (Heft M 214). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Statistisches Bundesamt (Destatis): Fachserie 8, Reihe 7: Verkehrsunfälle 2010, Wiesbaden 2011
- Staubach, M. (2010). Identifikation menschlicher Einflüsse auf Verkehrsunfälle als Grundlage zur Beurteilung von Fahrerassistenzsystem-Potentialen, Universität Dresden, Dissertation. Dresden.
- Strohbeck-Kühner, P. & Geiler, M. (2009): Auswirkungen eines Sicherheits- und Ökotrainings auf Fahrerverhalten und Einstellung zu Fahrerstress. In R. Hennighausen & R. Mattern (Hrsg.), *Verkehrsmedizin. Neueste Erkenntnisse im gesamten Spektrum* (S. 150-152). Bonn: Kirschbaum.
- Sturzbecher, D. (2012). Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Schlussbericht zum Forschungsprojekt FE 82.345, Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen. Veröffentlichung in Vorbereitung.
- Trimpop, R. (2010). Wirksame Interventionen in der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit. In: Trimpop, R., Gericke, G., & Lau, J. (Eds.) (2010). *Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit*: 16. Workshop. Heidelberg: Asanger. S. 27-36.
- Willmes-Lenz, G., Grossmann, H. & Bahr, M. (2012). Rahmenkonzept zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland. Schlussbericht zur BASt-Expertengruppe »Fahranfängervorbereitung« Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Veröffentlichung in Vorbereitung.
- Zimmer, A., Dahmen-Zimmer, K., Bernhard, C. & Stahl, N. (2012). Safe-Driving-Trainings – A Way to Enhance Driving Expertise for Young Drivers? Beitrag im Rahmen des Expert Symposium on Accident Research. Medizinische Hochschule Hannover.



Perspektiven für eine zeitgemäße Fahranfängervorbereitung

Dr. Heidrun Großmann

Referat U 4 Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach

I. Einleitung

Trotz des überdurchschnittlichen Unfalrückgangs bei Fahranfängern im letzten Jahrzehnt bleibt die Verbesserung der Fahranfängersicherheit eine vordringliche gesellschaftliche Aufgabe. Fahranfänger weisen unverändert ein mehrfach höheres Unfallrisiko als der Durchschnitt aller Pkw-Fahrer auf. Am Anfang des selbständigen Fahrens ist die Unfallgefährdung von Fahranfängern am höchsten ausgeprägt. Die Absenkung dieses hohen Anfangsrisikos muss daher im Mittelpunkt der Überlegungen zu Perspektiven einer zeitgemäßen und sicherheitswirksamen Fahranfängervorbereitung stehen.

Ausgehend von den positiven Erfahrungen mit dem Begleiteten Fahren ab 17 beauftragte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Bundesanstalt für Straßenwesen mit der Erarbeitung eines Rahmenkonzepts, in dem Entwicklungsperspektiven für weitere Verbesserungen der Vorbereitung von Fahranfängern und wissenschaftlich begründete Maßnahmenvorschläge für die Erhöhung der Fahranfängersicherheit formuliert werden.

Vor dem Hintergrund der Entwicklung des Fahranfängerrisikos und einer Bilanz der Maßnahmen für Fahranfänger werden zunächst die Aufgaben und die Vorgehensweise der Rahmenkonzepterarbeitung sowie die Kriterien für die Ableitung von Maßnahmenprioritäten skizziert. Ausgehend von den Erkenntnissen zur Entwicklung des Unfallrisikos im Verlauf der Fahrkarriere werden im Anschluss die maßgeblichen Ansatzpunkte zur Verbesserung der Gestaltung eines sicheren Übergangs in die Automobilität aufgezeigt und zentrale Maßnahmenvorschläge des Rahmenkonzepts vorgestellt. Die Vorschläge des Rahmenkonzepts beziehen sich auf

- die Bekämpfung der maßgeblichen Ursachen des erhöhten Fahranfängerrisikos (Fahrerfahrungsdefizit und Einstellungsmängel),
- die Optimierung der bestehenden Fahranfängermaßnahmen (Fahrausbildung, Fahrerlaubnisprüfung, Verkehrserziehung, Sicherheitskommunikation) und
- die verstärkte Erschließung von Technik und Wissenschaft für das Fahren lernen (BASt-Expertengruppe Fahranfängervorbereitung 2012a).

II. Ausgangssituation

1) Entwicklung der Fahranfängersicherheit

Die Entwicklung der Fahranfängerunfälle folgte lange Zeit nicht dem tendenziell positiven Gesamttrend (s. Abbildung 1). In den 90er Jahren war im Unterschied zur Unfallentwicklung insgesamt bei den 18- bis 20-jährigen Pkw-Fahrern – als der Altersgruppe mit dem weitaus höchsten Fahranfängeranteil – ein Anstieg der bevölkerungsbezogenen Unfallbeteiligung zu verzeichnen. Seit Anfang des letzten Jahrzehnts ging die Zahl der mit dem Auto verunglückten Fahranfänger kontinuierlich und zudem stärker als im Gesamttrend zurück. Zwischen 2000 und 2011 verringerte sich bei den 18- bis 20-jährigen Pkw-Fahrern die bevölkerungsbezogene Beteiligung an Unfällen mit Personenschäden um 43 %, im Durchschnitt aller Fahrer um 26 % (s. Tabelle 1).

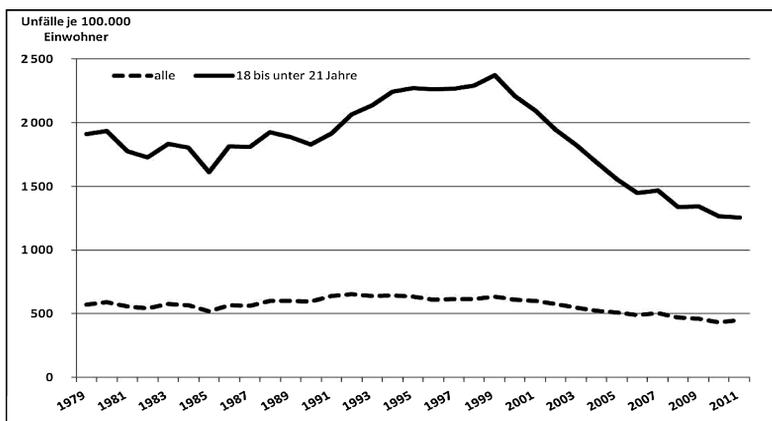


Abb. 1: Beteiligte Pkw-Fahrer an Unfällen mit Personenschaden 1979 bis 2011, 18- bis 20-jährige Fahrer und alle Fahrer (je 100.000 Einwohner).
Statistisches Bundesamt (2011).

Beteiligte Pkw-Fahrer an Unfällen mit Personenschaden	Rückgang 2000-2011 in Prozent
– 18- bis 20-Jährige	– 46
– alle	– 26
Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden	
– 18- bis 20-Jährige	– 40
– alle	– 20

Tabelle 1: Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden 2000-2011, Beteiligte 18- bis 20-jährige Pkw-Fahrer und alle Pkw-Fahrer (je 100.000 Einwohner)
Berechnet nach: Statistisches Bundesamt (2011).

Die über den allgemeinen Trend hinaus erzielten Fortschritte in der Fahranfängersicherheit werden anhand des relativen Unfallrisikos von Fahranfängern im Vergleich zum Durchschnitt aller Fahrer besonders deutlich. Nicht nur bei den beteiligten Pkw-Fahrern an Unfällen mit Personenschaden, sondern auch bei den Hauptverursachern hat sich die Sicherheitskluft zwischen Fahranfängern und dem Durchschnitt aller Pkw-Fahrer verringert. Lag das Risiko der 18- bis 20-jährigen beteiligten Pkw-Fahrer an Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2000 um das 3,6-fache über dem Durchschnitt aller Fahrer, so konnte es bis 2011 auf das 2,8-fache reduziert werden. Ähnlich positiv fällt die Bilanz bei den Hauptverursachern aus. Im Jahr 2000 hatten Fahranfänger als Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden ein 4,5-fach höheres Risiko als der Durchschnitt alle Pkw-Fahrer. Innerhalb von 11 Jahren reduzierte sich das erhöhte Risiko von Fahranfängern als Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden auf das 3,5-fache (s. Tabelle 2).

Relatives Unfallrisiko 18- bis 20-jähriger Pkw-Fahrer als ...	1990	2000	2011
... Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden	3,1 fach	3,6 fach	2,8 fach
... Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden	3,8 fach	4,5 fach	3,5 fach

Tabelle 2: Relatives Unfallrisiko 18- bis 20-jähriger Pkw-Fahrer im Vergleich zum Durchschnitt aller Pkw-Fahrer als Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden und als Hauptverursacher 1990, 2000 und 2011

Berechnet nach: Statistisches Bundesamt (2011).

Bei der Interpretation von Unfalltrends ist allerdings Vorsicht geboten. Erstens hängt die Bilanz der erzielten Sicherheitsfortschritte vom Vergleichszeitraum ab. Betrachtet man statt dem Vergleich mit der Unfallspitze im Jahr 2000 einen längeren Zeitraum, wie z.B. von 1990 bis 2011, so hat sich die Sicherheitskluft zwischen Fahranfängern und dem Durchschnitt aller Fahrer weniger stark verringert (s. Tabelle 2). Zweitens kann der Rückgang von Fahranfängerunfällen nicht allein auf den Erfolg von Verkehrssicherheitsmaßnahmen oder auf die Einführung einer speziellen Fahranfängermaßnahme in diesem Zeitraum zurückgeführt werden. Die Entwicklung der Unfallzahlen wird von einer Vielzahl von Faktoren – u.a. auch sozioökonomischen Veränderungen – beeinflusst.

Für einen starken Einfluss sozioökonomischer Faktoren auf die rückläufige Unfallentwicklung bei jungen Fahranfängern gibt es mehrere Indikatoren. Seit Anfang des letzten Jahrzehnts ist in vielen hochmotorisierten Ländern ein deutlicher Unfallrückgang bei jungen Fahranfängern zu beobachten. Die Abbildung 2 zeigt den Unfallrückgang bei den getöteten 18- bis 20-jährigen Pkw-Fahrern zwischen 2000 und 2010 für mehrere europäische Länder auf. Österreich liegt mit einem Rückgang der Getöteten von 2000 bis 2010 um 53% im Mittelfeld. In Deutschland wurden in dem gleichen Zeitraum über zwei Drittel weniger getötete 18- bis

Arbeitskreis VII: Ist die Fahrausbildung noch zeitgemäß?

20-jährige Pkw-Fahrer registriert. In dieser Größenordnung sank in Deutschland auch die bevölkerungsbezogene Zahl der getöteten 18- bis 20-jährigen Pkw-Fahrer je eine Million Personen in der Wohnbevölkerung.¹

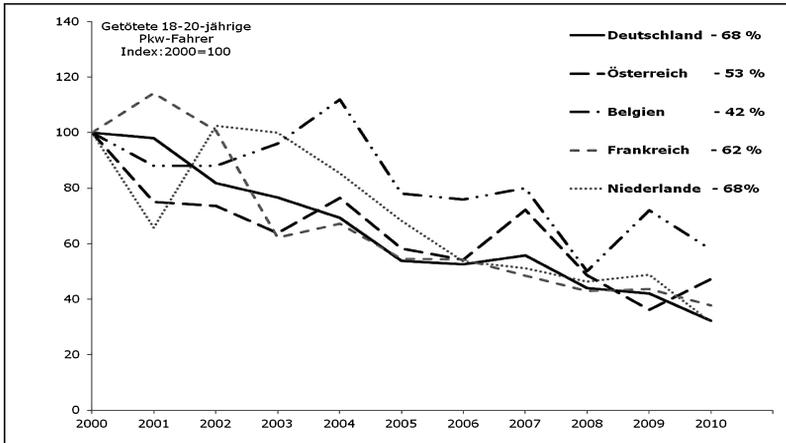


Abb. 2: Entwicklung der Anzahl getöteter 18- bis 20-jähriger Pkw-Fahrer in europäischen Ländern (Index: 2000=100). BAST-Sonderauswertung IRTAD-Daten 2011.

Internationale Mobilitätsstudien verweisen auf markante Veränderungen im Mobilitätsverhalten junger Menschen in diesem Zeitraum. Wichtige länderübergreifende Trendveränderungen zur Rolle des Autos in der Mobilität junger Menschen sind – untersetzt mit den Veränderungswerten für Deutschland – im Folgenden aufgeführt (Institut für Mobilitätsforschung 2011):

- Rückgang oder Stagnation beim Führerscheinbesitz
 - o Deutschland: Führerscheinbesitz der 18- bis 29-Jährigen 86 % (2002) und 87 % (2008)
- Abnahme der Pkw-Verfügbarkeit
 - o Deutschland: Anteil der Personen im Alter von 20 bis 29 Jahren mit Führerschein und Pkw im Haushalt 83 % (2002) und 72 % (2008)
- Abnahme der Pkw-Nutzung
 - o Deutschland: Anteil der Wege mit dem Auto bei den 20- bis 29-Jährigen 67 % (1997) und 52 % (2007)
- Zuwachs der ÖPNV-Nutzung auch bei Pkw-Besitzern
 - o Deutschland: seit 2000 keine ÖPNV-Abkehr bei Eintritt ins Führerscheinalter
- Rückgang der Pkw-Fahrleistung – bei Männern stärker als bei Frauen

1 Berechnet nach: Statistisches Bundesamt (2011). Zeitreihen der wichtigsten Merkmale aus der Straßenverkehrsunfallstatistik.

- Deutschland: von 1997-2007 Rückgang der Pkw-Kilometer pro Person und Tag bei jungen Frauen im Alter von 20 bis 29 Jahren von 39 km auf 36 km, bei jungen Männern um 28 % von 50 km auf 36 km.

Von 1998 bis 2008 verringerte sich bei jungen Deutschen im Alter von 18 bis 34 Jahren die Pkw-Fahrleistung pro Person und Woche um fast 60 km von 279 auf 220 km (Institut für Mobilitätsforschung 2011, 17). Das entspricht einer Abnahme um 21 % in 10 Jahren.² Für diese Entwicklung dürften vor allem die steigenden Benzinpreise mit verantwortlich sein. Die deutliche Abnahme der Pkw-Fahrleistung junger Menschen ist in Deutschland – wie in einer Reihe von anderen Ländern – maßgeblich darauf zurückzuführen, dass junge Männer deutlich weniger Auto fahren. Junge Männer sind nicht nur seltener mit dem Auto unterwegs, sondern häufiger als früher Mitfahrer (Institut für Mobilitätsforschung 2011, 14, 26). Diese geschlechtsspezifischen Veränderungen in der Automobilität haben vor dem Hintergrund der stärkeren Unfallbelastung von jungen Männern die Entwicklung der Fahranfängerunfälle ebenfalls beeinflusst.

Folgende Punkte sind zusammenfassend festzuhalten. Vor dem Hintergrund der Befunde internationaler Mobilitätsstudien ist davon auszugehen, dass der europaweite starke Unfällrückgang bei jungen Fahranfängern seit Anfang des letzten Jahrzehnts maßgeblich auf einen überdurchschnittlichen Rückgang der Pkw-Mobilität in diesem Fahrersegment zurückzuführen ist. Zugleich wird damit die Notwendigkeit methodisch belastbarer Evaluationen zum Sicherheitsnachweis von Fahranfängermaßnahmen unterstrichen. Eine rückläufige Entwicklung der Unfälle von jungen Fahranfängern nach einer Maßnahmeneinführung ist – vor allem wenn es sich um absolute Unfallzahlen handelt – kein methodisch belastbarer Beleg für die Sicherheitswirksamkeit einer Maßnahme (vgl. EU-Projekt NOVEV 2004; EU-Projekt SUPREME 2007).

Schließlich stellt sich angesichts des Rückgangs der Fahranfängerunfälle die Frage nach der Dringlichkeit des weiteren Handlungsbedarfs zur Verbesserung der Fahranfängersicherheit. Zwar sind noch nie so wenige junge Fahranfänger im Straßenverkehr verunglückt wie in den letzten Jahren, dennoch ist der erreichte Stand der Fahranfängersicherheit keineswegs zufriedenstellend. Jährlich erwerben mehr als 1 Million Personen eine Pkw-Fahrerlaubnis. Knapp 80 % der Fahrerlaubnisbewerber sind jünger als 21 Jahre.³ Die große Gruppe der jungen Fahranfänger stellen die am stärksten gefährdete Verkehrsteilnehmergruppe dar. In keiner anderen Gruppe ist das Risiko, bei einem Verkehrsunfall schwerverletzt oder getötet zu werden, so groß wie bei 18- bis 20-Jährigen (Tabelle 3, Abbildung 3).

2 Die deutliche Abnahme der Pkw-Fahrleistung ist der Studie zufolge zu einem Drittel durch die Abnahme des Pkw-Besitzes und zu zwei Dritteln auf ein verändertes Mobilitätsverhalten der Pkw-Besitzer verursacht (Institut für Mobilitätsforschung 2011, 26).

3 Berechnet nach: KBA-Fahrerlaubniserteilungen – Basistabelle im Jahr 2011.

Arbeitskreis VII: Ist die Fahrausbildung noch zeitgemäß?

Relatives Unfallrisiko 18- bis 20-Jähriger als ...	
... beteiligte Pkw-Fahrer an Unfälle mit Personenschaden	2,8 fach
... Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden	3,5 fach
... Verunglückte (Fahrer und Mitfahrer) im Pkw	2,4 fach
... Getötete (Fahrer und Mitfahrer) im Pkw	2,7 fach
... Schwerverletzte (Fahrer und Mitfahrer) im Pkw	2,8 fach

Tabelle 3: Relatives Unfallrisiko von 18- bis 20-Jährigen im Vergleich zum Durchschnitt (je 100.000 Einwohner) im Jahr 2011 für verschiedene Unfallindikatoren

Berechnet nach: Statistisches Bundesamt (2011).

An der bevölkerungsbezogenen Zahl der Schwerverletzten und Getöteten im Pkw nach Altersgruppen wird das überragende Risiko der 18- bis 20-Jährigen – das eng mit dem Status als Pkw-Fahrer verknüpft ist – erkennbar (Abbildung 3). Das Risiko der Gruppe der 21- bis 24-Jährigen fällt deutlich geringer aus. Das dürfte in hohem Maße damit zusammenhängen, dass viele in diesem Alter nicht mehr zu den Fahreranfängern zählen.⁴

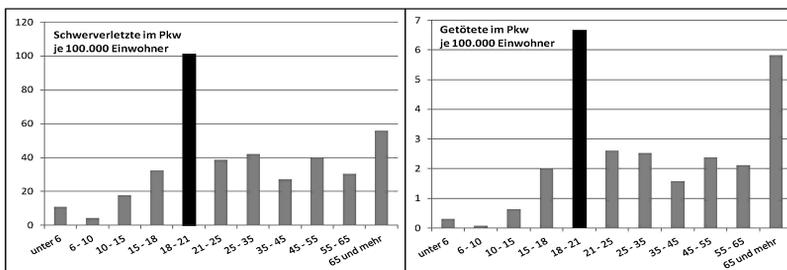


Abb. 3: Schwerverletzte bzw. Getötete (Fahrer und Mitfahrer) im Pkw nach Altersgruppen (je 100.000 Einwohner) im Jahr 2011.

Berechnet nach: Statistisches Bundesamt (2011).

Die Entwicklung des Unfallrisikos im Verlauf der Fahrkarriere deckt die charakteristische Problemlage von Fahreranfängern unabhängig von Geschlecht und Alter auf (s. Abbildung 5 und 6).

4 Von den Erwerbenden einer Pkw-Fahrerlaubnis sind nur etwa 7 % bis 9 % im Alter von 21 bis unter 25 Jahren.

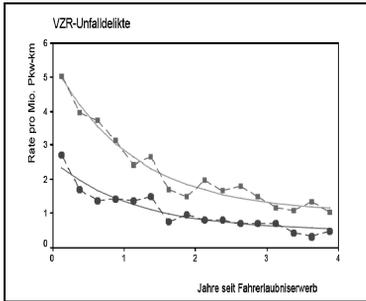


Abb. 4: VZR-Unfalldelikte nach Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes und Geschlecht. Obere Kurve: $n = 5.205$ Männer; untere Kurve: $n = 6.095$ Frauen.

Quelle: SCHADE (2001, 3).

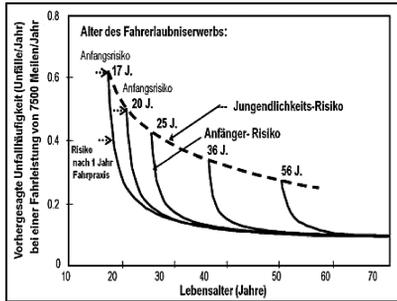


Abb. 5: Einfluss von Alter und Erfahrung auf die vorhergesagte Unfallhäufigkeit. Bearbeitete Abbildung von Maycock, Lester & Lockwood (1991, 14, Fig. 5).

Das Fahrerfahrungsdefizit ist die vorherrschende Ursache des erhöhten Unfallrisikos von Fahranfängern. Das geht aus mehreren Untersuchungen, bei denen die Effekte der maßgeblichen Ursachenfaktoren – Fahrerfahrung und Alter (jugendliche Einstellungsmängel) – getrennt wurden, hervor (vgl. zusammenfassend Leutner, Brünken & Willmes-Lenz 2009). Der Faktor Fahrerfahrung hat besonders am Anfang der Fahrkarriere eine weitaus stärkere Bedeutung für den Unfallrückgang als der Faktor Alter. So haben 17-jährige Fahranfänger nach einem Jahr Fahrpraxis bereits ein geringeres Unfallrisiko als 20-Jährige beim Start der Fahrkarriere (Willmes-Lenz 2002, 11).⁵ Die Erkenntnis, dass mangelnde Fahrerfahrung die Hauptursache für die hohe Unfallgefährdung von Fahranfängern ist, wurde durch internationale Studien wiederholt bestätigt (vgl. zusammenfassend Funk et al. 2012b, 8f) und begründet die besondere Sicherheitsbedeutung fahrpraxisbezogener Maßnahmenansätze.

Für die Allgemeingültigkeit des fahranfängertypischen degressiven Risikoverlaufs sprechen auch die gleichartigen Befunde zum Entwicklungsverlauf des Unfallrisikos nach Geschlecht und Alter (s. Abbildung 4 und 5 sowie Abbildung 6).

⁵ Im ersten Jahr der Fahrkarriere trägt der Zuwachs an Fahrerfahrung mit 30% und das (zunehmende) Alter mit 6% zur Verringerung des Unfallrisikos bei (Maycock, Lester & Lockwood 1991, 15).

Arbeitskreis VII: Ist die Fahrausbildung noch zeitgemäß?

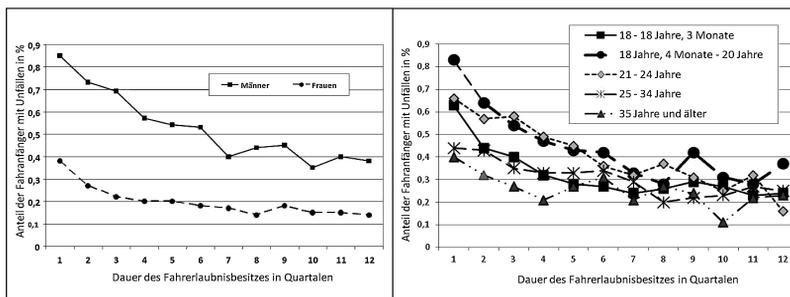


Abb. 6: Verlauf des Unfallrisikos nach Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes und nach Geschlecht sowie nach Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes und nach Alter beim Fahrerlaubniswerb.

Quelle: Funk et al. (2011, 35).

In einer aktuellen deutschen Studie, die auf Daten von 100.000 Fahrerlaubnisern aus dem Jahr 2005 zu registrierten schuldhaften Unfällen im Verkehrszentralregister (VZR) beruht, wurde die Unfallentwicklung in den ersten drei Jahren selbständiger Fahrpraxis sowohl nach Altersgruppen als auch nach dem Geschlecht analysiert und die Allgemeingültigkeit des degressiven Risikoverlaufs mit zunehmender Fahrpraxis bestätigt (Funk et al. 2012b, 31f). Ein Unfallrückgang mit zunehmender Fahrpraxis zeigt sich sowohl bei Männern und Frauen als auch bei jungen und älteren Erwerbenden einer Pkw-Fahrerlaubnis. Bei Frauen und älteren Fahrerlaubnisern fällt die Höhe des Gefährdungsschwerpunkts am Anfang des selbständigen Fahrens jeweils etwas niedriger aus.

Die den vorliegenden Befunden entgegenstehende Annahme von einem ‚versetzten‘ Gefährdungsschwerpunkt einige Monate nach Beginn des selbständigen Fahrens war lange Zeit verbreitet und wird mitunter immer noch zur Begründung einer obligatorischen einstellungsbezogenen Nachschulung (»Zweite Fahrausbildungsphase«) herangezogen. Bei der Annahme eines Gefährdungsanstieges nach einer sog. Konfrontationsphase (storming) wird davon ausgegangen, dass Fahranfänger nach der Konfrontation mit dem negativen Vorbild anderer Fahrer die in der Fahrschule erlernte sichere Fahrweise zunehmend wieder aufgeben, und so auf einen Gefährdungsschwerpunkt etwa sechs bis 12 Monate nach dem Beginn des selbständigen Fahrens zusteuern (BAST-Expertengruppe Fahranfängervorbereitung 2012b, 8).

Seit den 1990er Jahren liegen aus mehreren internationalen Studien entgegenstehende empirische Fakten zum Verlauf des Unfallrisikos am Anfang der Fahrkarriere vor (vgl. zusammenfassend Leutner et al. 2009). Anhand von deutschen Daten wurde in der Studie von Schade (2001) zum Zusammenhang der fahrleistungsbezogenen Rate der VZR-Unfalldelikte und der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes gezeigt, dass es weder für weibliche noch für männliche Fahranfänger empirische Belege für einen Anstieg der Unfallgefährdung einige Monate nach Beginn des selbständigen Fahrens gibt (s. Abbildung 4).

Arbeitskreis VII: Ist die Fahrausbildung noch zeitgemäß?

Die aktuellen Befunde zum Verlauf des Unfallrisikos für Fahranfänger mit unterschiedlichem Alter beim Fahrerlaubniserwerb, die auf einer sehr großen Stichprobe beruhen, entkräften von Neuem die Annahme eines Gefährdungsanstieges nach einigen Monaten des selbständigen Fahrens. Bei Differenzierung der Entwicklung des Unfallrisikos nach Alter und Geschlecht sowie unter Berücksichtigung der Unterschiede in den Fahrleistungen finden sich bei Frauen und Männern in keiner Altersgruppe empirische Belege, die die vorgebrachte Annahme stützen würden. Für zwei Altersgruppen, bei denen sich in der Abbildung 6 leichte temporäre Schwankungen des Unfallrisikos ab Ende des ersten Jahres der Fahrkarriere zeigen, wird der fahrleistungsbezogene Risikoverlauf differenziert nach dem Geschlecht dargestellt und die Kennwerte der Modelle zur Kurvenanpassung berichtet (Abbildung 7, Tabelle 4), um die Aussage einer fehlenden empirischen Evidenz für einen Anstieg der Unfallgefährdung nach einer sog. Konfrontationsphase (storming) abzustützen (Funk et al. 2012b, 44f).

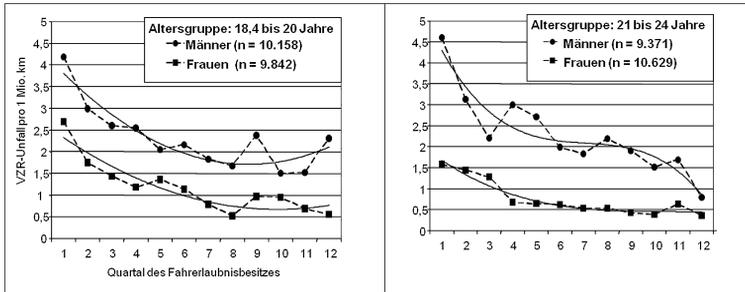


Abb. 7: Verlauf des fahrleistungsbezogenen Unfallrisikos nach Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes getrennt nach Geschlecht für die Altersgruppen 18 Jahre und 4 Monate bis 20 Jahre sowie 21 bis 24 Jahre. Quelle: Funk et al. (2011, 4).

Subgruppe (Kurvenanpassung)	Modellzusammenfassung					Parameterschätzer			
	R ²	F	df 1	df 2	p	Konstante	b1	b2	b3
	18 Jahre und vier Monate bis 20 Jahre								
Männer (invers)	.852	57,771	1	10	.000	1,630	2,619	–	–
Frauen (kubisch)	.909	26,584	3	8	.000	3,310	–0,870	0,150	–0,004
	21 bis 24 Jahre								
Männer (kubisch)	.868	17,559	3	8	.001	5,491	–1,370	0,188	–0,009
Frauen (kubisch)	.923	31,743	3	8	.000	2,098	–0,458	0,043	–0,001

Tabelle 4: Kennwerte der Modelle zur Kurvenanpassung
Quelle: Funk et al. (2011, 35).

Aufgrund der vorliegenden nationalen (Schade 2001, Skottke et al. 2008, Funk et al. 2012b) und der Vielzahl internationaler Untersuchungen zur Entwicklung des Unfallrisikos im Verlauf der Fahrkarriere – Funk et al. (2012, 9f) verweist auf Studien aus zehn Ländern mit übereinstimmenden Ergebnissen in Hinblick auf einen fahranfängertypischen degressiven Risikoverlauf – kann die Annahme von einem ‚versetzten‘ Gefährdungsschwerpunkt als empirisch widerlegt gelten. Gleichwohl sind wirksame Fahranfängermaßnahmen in der Phase des selbständigen Weiterlernens – insbesondere zur Absenkung der hohen Unfallgefährdung in der Hochrisikophase unmittelbar zu Beginn des selbständigen Fahrens – erforderlich.

Zusammenfassend bleibt Folgendes festzuhalten. Ausgehend vom Gefährdungsschwerpunkt unmittelbar zu Beginn des selbständigen Fahrens sollte die Weiterentwicklung des Maßnahmensystems für Fahranfänger vor allem auf die Absenkung des hohen Anfangsrisikos ausgerichtet werden. Der Erwerb von Fahrerfahrung erweist sich als die entscheidende Sicherheitsquelle. Für den umfangreichen fahrpraktischen Erfahrungsaufbau, der für sicheres Fahren nötig ist, sind dem Kompetenzniveau angemessene Rahmenbedingungen zum Schutz der Fahranfänger erforderlich. Aus dem degressiven Verlauf des Unfallrückgangs ergeben sich zudem Hinweise zum Wirkungsgrad von Maßnahmen zur Unterstützung des notwendigen Fahrerfahrungsaufbaus. Maßnahmen vor dem Beginn des selbständigen Fahrens (wie das Begleitete Fahren) können den höchsten Sicherheitsertrag erzielen. Aufgrund des degressiven Risikoverlaufs ist der Beitrag zur Unfallreduktion von Maßnahmen, die unmittelbar mit Beginn des selbständigen Fahrens wirksam werden (wie z.B. das absolute Alkoholverbot für Fahranfänger), weitaus größer als der mögliche Sicherheitsbeitrag von Maßnahmen, die nach einigen Monaten selbständiger Fahrpraxis (wie z.B. eine einstellungsbezogene Kurzintervention) einsetzen.

Die Tatsache, dass sicheres Fahren lernen ein längerfristiger Prozess ist, zieht eine notwendige Erweiterung des Maßnahmensystems für Fahranfänger nach sich. Die Unterstützung für einen sicheren Übergang in die Automobilität darf nicht erst mit der Fahrausbildung beginnen und sie muss über den Erwerb der Fahrerlaubnis hinaus reichen. Mit dem Begriff des »Systems der Fahranfängervorbereitung« wird diese erweiterte Perspektive zum Ausdruck gebracht (Willmes-Lenz, Großmann & Bahr 2010a). Neben den etablierten Maßnahmen zur Vermittlung von Wissen, Einstellungen und Können muss vor allem der für sicheres Fahren notwendige fahrpraktische Erfahrungsaufbau stärker in den Blick genommen werden. Fahren lernen durch Fahren muss vor Beginn der selbständigen Fahrpraxis ausgebaut und unmittelbar zu Beginn der selbständigen Fahrkarriere sicherer werden.

2) Entwicklung des Maßnahmensystems für Fahranfänger

Bis Ende der 90er Jahre standen die Ausweitung und Verbesserung der Fahrausbildung und der Verkehrserziehung sowie die Entwicklung und Erprobung von Maßnahmen zur Veränderung der verkehrsbezogenen Einstellungen in der Zielgruppe »Junger Fahrer« im Vordergrund.

Die erweiterte Einbeziehung einstellungsbezogener Ausbildungsanteile in die Fahrausbildung ist Ausdruck der Bemühungen, dem Ansatz der Einstellungseinwirkung in der Fahrausbildung breiteren Raum zu geben (Willmes-Lenz, Großmann & Bahr 2011a, 12f).⁶ Für die erfolgreiche Umsetzung der Empfehlung der Kultusministerkonferenz vom 17. Juni 1994 zur schulischen Verkehrs- und Mobilitätserziehung⁷ wurden Konzeptgrundlagen für eine mobile Verkehrserziehung junger Fahranfänger in Kooperation mit außerschulischen Partnern (Krampe & Großmann 2006) sowie zahlreiche Materialien und Medien für den Fachunterricht, für Verkehrssicherheitstage und für Arbeitsgemeinschaften (z.B. www.schulebegleitet-fahren.de) erarbeitet. Darüber hinaus wurden Evaluationsinstrumenten zur Erreichung von Standards in der Verkehrs- und Mobilitätserziehung der Sekundarstufe entwickelt und erprobt (Heidemann et al. 2009).

Zu den Bemühungen um eine Vermittlung und Befestigung verkehrssicherheitsorientierter Einstellungen, die neben der Verkehrserziehung und Fahrausbildung auch ein zentrales Anliegen der Sicherheitskommunikation darstellt, gehören einstellungsbezogene Interventionen für verkehrsauffällige Fahranfänger sowie Weiterbildungskurse i.V.m. fahrpraktischen Sicherheitsübungen. Sie haben ihren Niederschlag in den Aufbaueminaren für verkehrsauffällige Fahranfänger im Rahmen der 1986 eingeführten Fahrerlaubnis auf Probe und 1994 in einem ersten Erprobungsmodell zu einer zweiten Fahrausbildungsphase »Jugend fährt sicher« gefunden (vgl. zusammenfassend Willmes-Lenz, Großmann & Bahr 2011b, 18).

Im weiteren Verlauf fand neben dem Jugendlichkeitsrisiko die bis dahin wenig beachtete Anfängerproblematik zunehmende Berücksichtigung. Der verstärkte Handlungsdruck aufgrund des Anstiegs der Fahranfängerunfälle in den 90er Jahren führte zur Erprobung verschiedener neuer Maßnahmeninitiativen. Vor dem Hintergrund positiver ausländischer Erfahrungen mit einer verlängerten fahrpraktischen Vorbereitung wurde das innovative Modell Begleitetes Fahren ab 17 erprobt. Nach Feststellung der Sicherheitswirksamkeit in einer breit angelegten Evaluationsstudie (Schade & Heinzmann 2011)⁸ wurde das erweiterte fahrpraktische

6 Im Rahmen der Novellierung des Fahrerlaubnissystems im Jahr 1986 wurde beispielsweise der in der Fahrerschüler-Ausbildungsordnung festgelegte Inhaltskanon der Fahrausbildung um die Themen »Verantwortung gegenüber Mensch und Umwelt« sowie »defensives und rücksichtsvolles Fahrverhalten« erweitert. Weitere einstellungsbezogene Themengebiete (»Selbstkritik und realistische Selbsteinschätzung« sowie »Bewusstsein für die Bedeutung von Emotionen beim Fahren«) wurden im Rahmen der Reform von 1999 hinzugefügt.

7 Für die Oberstufe richten sich die Empfehlungen ausdrücklich auf eine lebensnahe Thematisierung der Herausforderungen des Übergangs in die Rolle eines motorisierten Verkehrsteilnehmers in Kooperation mit außerschulischen Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit.

8 Es wurden sowohl konfundierende Einflussfaktoren (u.a. Geschlecht, Bildung und Pkw-Verfügbarkeit) kontrolliert als auch sekundäre Begleiteffekte (wie z.B. Vorverlagerung des Führerscheinerwerbs und Verkehrsdelikte in der Begleitphase) berücksichtigt (vgl. zusammenfassend Großmann, Bahr & Willmes-Lenz 2011).

Vorbereitungsmodell Begleitetes Fahren ab 17 zum 1. Januar 2011 im Fahrerlaubnisrecht dauerhaft verankert.

Des Weiteren wurden als neues Modell einer professionellen Kurzintervention zur Verbesserung der Verkehrseinstellungen die Freiwilligen Fortbildungsseminare (FSF-Modell) zwischen 2003 und 2009 erprobt und evaluiert. Die Sicherheitswirksamkeit dieses Modells zur Fahrerfortbildung – mit Feedback-Fahrten im Realverkehr, praktischen Sicherheitsübungen sowie Gruppendiskussionen vor und nach den praktischen Teilen – konnte allerdings nicht gezeigt werden. Zur Evaluation des FSF-Modells wurden zusätzlich zur Überprüfung verkehrsrelevanter Einstellungsveränderungen (Sinder & Rudinger 2009) auch Eintragungen zu Unfall- und Deliktbewährung im Verkehrszentralregister herangezogen (Heinzmann & Schade 2010).⁹ Aufgrund der mangelnden Einstellungswirksamkeit des FSF-Modells und einer deutlich schlechteren Verkehrsbewährung von FSF-Teilnehmer im Vergleich zu Fahranfängern, die nicht an einem FSF-Seminar teilgenommen haben, verzichtet der Gesetzgeber auf eine Maßnahmeneinführung (vgl. zusammenfassend Willmes-Lenz, Prücher & Großmann 2010).

Weitere Maßnahmeninitiativen zur Verbesserung der Sicherheit beim Übergang in die selbständige Automobilität wurden im Bereich der Regelsetzung ergriffen. Die 1986 eingeführte Probezeitregelung wurde 1999 vor allem in Hinblick auf eine Verbesserung der spezialpräventiven Wirkungsweise verschärft. Die Änderungen bestanden im Wesentlichen in einer Verdoppelung der zweijährigen Probezeitdauer für einschlägig verkehrsauffällige Fahranfänger und einer Stärkung der edukativen Ausrichtung der Maßnahme, u.a. durch die Einbindung einer verkehrspsychologischen Beratung in die Präventionsstrategie (Willmes-Lenz, Großmann & Bahr 2011, 21). Am 1. August 2007 wurde ein absolutes Alkoholverbot für Fahranfänger und junge Fahrer eingeführt. Diese protektive Maßnahme zur Verringerung der Gefährdung in der Hochrisikophase fand in der Zielgruppe eine hohe Akzeptanz und hat zu einem Rückgang im Bereich der Alkoholunfälle von Fahranfängern und jungen Fahrern geführt Holte et al. (2010).

Mit dem Übergang zur Theorieprüfung am Computer und den Vorkehrungen für die dauerhafte wissenschaftsgestützte Sicherung einer hohen Prüfungsgüte (u.a. durch finanzielle Absicherung der Forschungs- und Entwicklungsarbeiten und

9 FSF-Teilnehmer zeigten (bei einer Totalerhebung an einem gesamten Teilnehmerjahrgang) eine mehrfach höhere Delikt- und Unfallbeteiligung im Vergleich zu Nicht-Teilnehmern im gleichen Alter und mit gleicher Fahrerlaubnisbesitzdauer. Das lässt darauf schließen, dass begünstigt durch den Anreiz der Verringerung der Probezeit auch besonders problem-belastete Fahranfänger von FSF erreicht wurden. Offensichtlich war das FSF-Modell nicht in der Lage, sicherheitsabträgliche Verhaltenstendenzen soweit zurückzudrängen, dass keine substantiellen Unterschiede mehr zum Durchschnitt der Fahranfänger bestehen.

regelmäßige Berichterstattung)¹⁰ wurden zudem Impulse für die Modernisierung einer großen, etablierten Fahranfängermaßnahme gesetzt. Mit der Umstellung von einem »Papier-Bleistift-Test« auf eine Durchführung an einem multimediafähigen Computer wurde nicht nur eine prüfungsmethodisch verbesserte Aufgabendarbietung (z.B. durch dynamische Fahrscenarien mit Variation der Verkehrsumgebung) ermöglicht. Es wurden damit auch Voraussetzungen für handlungsnahen Aufgabeninstruktionen (wie z. B. Mausclick bei Identifikation eines Gefahrenhinweises) und die Erweiterung der Antwortformate in Hinblick auf die Überprüfung der Verkehrs- und Gefahrenkognition geschaffen (vgl. zusammenfassend Willmes-Lenz, Großmann & Bahr 2010b, 16f).

In der Bilanz der Maßnahmenerfahrungen ist Folgendes hervorzuheben: Das Aufgreifen internationaler Erfahrungen in Modellversuchen erweist sich als ein lohnenswerter Weg, um neue Möglichkeiten zur Erhöhung der Fahranfängersicherheit zu erschließen. Die Erprobung und Evaluation von Fahranfängermaßnahmen führt zu gesichertem Wissen über die Sicherheitswirksamkeit einer Maßnahme und somit zu einer objektiven Entscheidungsgrundlage für den Gesetzgeber. Die erzielten Maßnahmeneffekte des Begleiteten Fahrens ab 17 haben gezeigt, dass mit geeigneten neuen Fahranfängermaßnahmen substantielle Sicherheitsverbesserungen erzielt werden können. Durch den gezielten Einsatz von Wissenschaft und Technik kann die Leistungsfähigkeit bestehender Maßnahmen erhöht werden. Die Schlussfolgerungen aus der Bilanz der Maßnahmenerfahrungen mündeten in den Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Erarbeitung eines Rahmenkonzepts zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland.

III. Rahmenkonzept zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland

1) Aufgabenstellung und Vorgehen

Mit der Erarbeitung des Rahmenkonzepts wurden folgende übergreifende Ziele verfolgt: zum einen eine Gesamtperspektive möglicher Verbesserungen bei der Vorbereitung von Fahranfängern zu erarbeiten und zum anderen erfolgversprechende Wege für weitere Sicherheitsverbesserungen aufzuzeigen. Ein wichtiges Anliegen war dabei, die wissenschaftlich begründeten Optimierungsvorschläge im Rahmen des Projekts mit der Praxisseite fachlich abzustimmen. Das Rahmenkonzept wurde von einer Expertengruppe aus BAST-Mitarbeitern und unabhängigen

¹⁰ Es handelt sich um die zweckgebundene Verwendung von einem Euro der Prüfungsgebühr für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung für Forschungs-, Entwicklungs- und Evaluationsarbeiten. Entsprechend den Bestimmungen des 2009 in Kraft gesetzten »Handbuchs zum Fahrerlaubnisystem (Theorie)« sind jährliche Tätigkeitsberichte und alle zwei Jahre ein Innovationsbericht zu erstellen (TÜV/DEKRA arge tp 21 2008).

externen Wissenschaftlern erarbeitet. Im Interesse einer breiten Abstützung der Ergebnisse wurden Vertreter der Praxisseite sowie des Bundes und der Länder projektbegleitend an der Erarbeitung der Weiterentwicklungsperspektiven in den verschiedenen Maßnahmenbereichen beteiligt (BAST-Expertengruppe Fahranfängervorbereitung 2012a, 2).

Das Vorgehen bei der Erarbeitung des Rahmenkonzepts beruhte auf einer wissenschaftlichen Analyse der Probleme von Fahranfängern auf der einen Seite und einer Bewertung der Maßnahmen zur Lösung dieser Probleme auf der anderen Seite. Hierfür wurde das gesamte Spektrum von Maßnahmen sowie die Rahmenbedingungen und Regelungen von Beginn des Erwerbs von Verkehrs- und Fahrkompetenzen bis zur Erteilung der vollen Fahrerlaubnisrechte einbezogen.¹¹

In allen relevanten Maßnahmenbereichen der Fahranfängervorbereitung – der Vermittlung und Überprüfung von Wissen, Einstellungen und Können – wurde untersucht, welchen Beitrag die verschiedenen Maßnahmen zur sicherheitswirksamen Vorbereitung der Fahranfänger leisten, inwieweit die Maßnahmen zeitgemäß sind und wie ihre Leistungsfähigkeit erhöht werden kann (BAST-Expertengruppe Fahranfängervorbereitung 2012a, 2, 2012b, 5f). Dabei wurde u.a. der Frage nachgegangen, inwieweit aktuelle fachliche Standards – z.B. der Lehr-Lern-Forschung und der Lernstandüberprüfung in der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung oder zeitgemäßer Standards bei Kommunikation mit Zielgruppen in der Verkehrssicherheitsarbeit – Berücksichtigung finden und welche Möglichkeiten neue Technik zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Maßnahmen bietet. Unter Einbeziehung internationaler Erfahrungen wurde zudem aufgezeigt, in welchen Bereichen neue Maßnahmenansätze benötigt werden, um weitere Sicherheitsverbesserung zu erreichen (BAST-Expertengruppe Fahranfängervorbereitung 2012a, 2).

Für die Ableitung von Maßnahmenprioritäten wurden folgende gestufte Bewertungskriterien herangezogen:

- Maßnahmenertrag
 - empirisch nachgewiesener Sicherheitsbeitrag
 - Leistungsverbesserung
- Maßnahmenrelevanz
 - Gewicht im Hinblick auf relevante Unfallursachen
 - fahrerlaubnisrechtliche Bedeutung
- Maßnahmenakzeptanz
 - Verhältnismäßigkeit
 - Praktikabilität Maßnahmenertrag

11 Einbezogen wurden formale Qualifizierungsmaßnahmen (Verkehrserziehung, Fahrausbildung), informelle Formen des Lernens (Begleitetes Fahren, Selbstlernen zur Aneignung von Wissen), Maßnahmen zur Verhaltensprävention (Sicherheitskommunikation und Fahrerweiterbildung) sowie auch »verhältnispräventive« Maßnahmen zur Gewährleistung einer sicheren Verkehrsteilnahme, wie z.B. die Rahmenbedingungen und Regelungen der Fahrschulausbildung, der Fahrerlaubnisprüfung und der Verkehrsbewährung.

In der Erfüllung der nachgewiesenen Sicherheitswirksamkeit ist die stärkste Legitimation für eine Maßnahmenempfehlung zu sehen. Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit kommt diesem Kriterium die größte Bedeutung zu. Die Steigerung der Leistungsfähigkeit einer Maßnahme wurde ergänzend für die Priorität von Optimierungsvorschlägen herangezogen. Bei der Maßnahmenrelevanz geht es ausgehend von den Erkenntnissen zum Gewicht relevanter Unfallursachen und zum Risikoverlauf darum, den erreichbaren Wirkungsgrad eines Maßnahmenvorschlages zu prüfen.

Darüber hinaus fand unter dem Kriterium der Maßnahmenrelevanz die fahrerlaubnisrechtliche Bedeutung Berücksichtigung. Ausgehend davon, dass die großen etablierten Fahranfängermaßnahmen (Fahrschulausbildung und Fahrerlaubnisprüfung) für die Gesellschaft und den einzelnen Bürger nicht unerhebliche finanzielle Aufwendungen erfordern, ist die Erhöhung ihrer Effizienz geboten und kommt ihrer Modernisierung eine hohe Bedeutung zu. Bei der Einführung neuer obligatorischer Maßnahmen ist darüber hinaus der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu prüfen (BASt-Expertengruppe Fahranfängervorbereitung 2012a, 2; vgl. ausführlich Hartmann 2012). Eine Maßnahme muss nicht nur geeignet sein und tatsächlich zu Sicherheitsverbesserungen führen, sie muss auch erforderlich und angemessen sein. Die Erforderlichkeit einer Maßnahme setzt voraus, dass mit keinem weniger belastenden Mittel der gleiche Erfolg erzielt werden kann. Angemessenheit ist dann gegeben, wenn der mit der Maßnahme verbundene Aufwand an Zeit und Kosten durch den Maßnahmeerfolg als gerechtfertigt anzusehen ist. Neben dem Verhältnis von Aufwand und Nutzen ist die Praktikabilität zu berücksichtigen, das schließt eine ausreichende Akzeptanz in der Bevölkerung ein.

2) Maßnahmenvorschläge

Die Optimierungsvorschläge im Rahmenkonzept beziehen sich auf sechs zentrale Anforderungen, die an eine sicherheitswirksame Fahranfängervorbereitung zu stellen sind (BASt-Expertengruppe Fahranfängervorbereitung 2012b, 9):

- (1) Fahranfänger mit einer soliden Basiskompetenz für die motorisierte Verkehrsteilnahme ausstatten
- (2) Expertiseerwerb durch verlängerten Fahrerfahrungsaufbau unter niedrigen Risikobedingungen gewährleisten
- (3) Die Verankerung verkehrssicherer Einstellung fördern
- (4) Die Instrumente zur Einschätzung der erreichten Fahr- und Verkehrskompetenz verbessern
- (5) Innovative Technik zur Unterstützung des Lernens und des Fahrens nutzen
- (6) Wissenschaftliche Erkenntnismöglichkeiten zur Optimierung und Qualitätssicherung aller Fahranfängermaßnahmen ausschöpfen

Im Ergebnis der Erarbeitung des Rahmenkonzepts wurden insgesamt 28 Optimierungsvorschläge formuliert, die von allen am Projekt beteiligten 20 Verbänden und Organisationen mitgetragen werden (BASt-Expertengruppe Fahranfängervorbereitung 2012b, 3, 44). Im Folgenden wird auf Maßnahmenvorschläge eingegangen, die im Interesse weiterer Sicherheitsverbesserungen mit Priorität verfolgt werden sollten.

a) Längerer Fahrerfahrungsaufbau unter niedrigen Risikobedingungen

Ausgehend von der hohen Bedeutung einer umfangreichen Fahrerfahrung für die Absenkung des Fahranfängerrisikos zählt die Gewährleistung eines längeren Fahrerfahrungsaufbaus unter niedrigen Risikobedingungen für alle Fahranfänger zu den Maßnahmenprioritäten bei der Weiterentwicklung eines sicherheitswirksamen Maßnahmensystems für Fahranfänger. Zur Absenkung des hohen Anfangsrisikos stehen zwei maßgebliche Einwirkungsmöglichkeiten zur Verfügung:

- (1) Begleitetes Fahren vor dem Start in die selbständige Fahrkarriere. Durch diese Maßnahme erwerben Fahranfänger vorab und unter geschützten Bedingungen die notwendige Fahroutine für das spätere selbständige Fahren.
- (2) Vorkehrungen und Regelungen zur Verringerung der Risikoexposition in der Hochrisikophase am Anfang des selbständigen Fahrens. Durch solche Maßnahmen kann auch in der ersten Phase des selbständigen Fahrens die Risikosituation entschärft und damit ein Rahmen für fahrpraktisches Lernen unter verringertem Risiko geschaffen werden.

Die Wirkung der beiden Maßnahmenansätze ist in der Abbildung 9 beispielhaft skizziert.

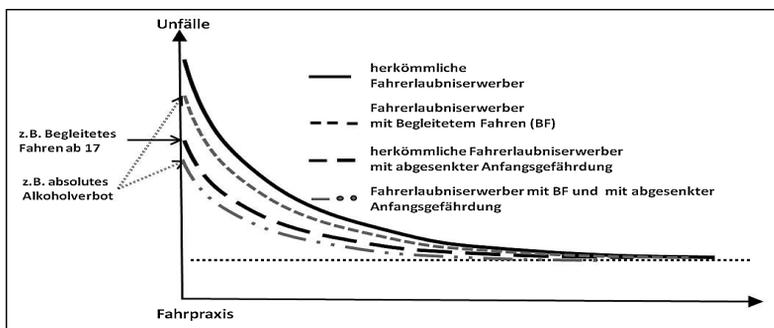


Abb. 8: Verlauf des Unfallrisikos am Anfang der Fahrkarriere bei unterschiedlicher Gestaltung des Übergangs zum selbständigen Fahren (mit und ohne Begleitetes Fahren sowie mit und ohne Maßnahmen zur Absenkung der Anfangsgefährdung).

Das Begleitete Fahren leistet einen eigenständigen und nachweislich sicherheitswirksamen Vorbereitungsbeitrag. Im Durchschnitt verlängern sich bei BF17-Teilnehmern die Vorbereitungszeit und die zurückgelegte Gesamtfahrleistung im Vergleich zur herkömmlichen Fahrschulausbildung auf etwa das Drei- bis Vierfache. Die Ausweitung der fahrpraktischen Vorbereitung vor dem selbständigen Fahren zählt sich nachweislich in der Anfangsphase des selbständigen Fahrens aus. Der risikosenkende Effekt ist dabei nicht auf eine kurze Phase nach Beendigung des Begleiteten Fahrens begrenzt. Teilnehmer am Begleiteten Fahren ab 17 weisen eine rund 20 % geringere (bevölkerungsbezogene und fahrleistungsbezogene) Unfallrate in den ersten beiden Jahren selbständiger Fahrpraxis im Vergleich zu herkömmlich

ausgebildeten Fahrerlaubnisbewerbern auf (Schade & Heinzmann 2011). Keine andere Fahranfängermaßnahme hat bisher Sicherheitseffekte in dieser Größenordnung erzielt (BAST-Expertengruppe Fahranfängervorbereitung 2012b, 18).

Die Möglichkeiten zum Aufbau umfangreicherer Fahrerfahrungen und damit der Sicherheitspotentiale des bestehenden BF17-Modells sind noch nicht ausgeschöpft. Von der maximalen Begleitedauer von 12 Monaten werden im Durchschnitt 7,5 Monate genutzt. Die Gesamtfahrleistung beträgt im Durchschnitt ca. 2.400 km. Rund 50 % der Männer und 60 % der Frauen kamen nicht auf eine Fahrleistung von 1.000 Kilometer, 10 % der BF17-Teilnehmer fuhren in der Begleitphase nie auf einer Autobahn (Funk & Grüninger 2011). Nach den Evaluationsergebnissen ist die Sicherheitswirksamkeit des Begleiteten Fahrens umso höher, je umfangreicher die Übungspraxis in der Begleitphase ausfällt. Durch die Erhöhung der durchschnittlichen Nutzungszeit und der durchschnittlichen Fahrleistung in der Begleitphase ließe sich der Sicherheitsertrag des BF17-Modells voraussichtlich noch steigern. Die Optimierung der Nutzung des BF17-Modells sollte im Interesse einer umfangreichen Übungspraxis – i.S.d. Bewältigung unterschiedlicher Verkehrssituationen (z.B. Überlandfahrten, Autobahnfahrten) – auch die Verbesserung der Übungsqualität einschließen.

Die Reichweite für das erweiterte fahrpraktische Vorbereitungsmodell BF17 wird aus der Abbildung 9 ersichtlich. Von allen Fahranfängern profitieren knapp 40 % vom Begleiteten Fahren. Das bedeutet im Umkehrschluss: die überwiegende Mehrheit von 60 % der Fahrerlaubnisbewerber haben derzeit keinen Zugang zu dieser fahrerfahrungsbildenden Maßnahme, mit der nachweislich das hohe Unfallrisiko zu Beginn gesenkt werden kann. In der Zielgruppe der sog. Früheinsteiger – die im ersten Vierteljahr nach Vollendung des 18. Lebensjahres selbständig Autofahren wollen – ist das BF17-Modell mit einer Beteiligungsquote von 75 % das vorherrschende Vorbereitungsmodell. Das Fehlen eines geeigneten Begleiters spielt mit 6 % nur eine marginale Bedeutung bei der Nichtteilnahme am Begleiteten Fahren (Schade & Heinzmann 2011). Anzustreben ist, noch mehr Jugendliche für die Nutzung des Begleiteten Fahrens ab 17 zu gewinnen, damit sie von den hohen Sicherheitseffekten dieses erweiterten fahrpraktischen Vorbereitungsmodells profitieren können.

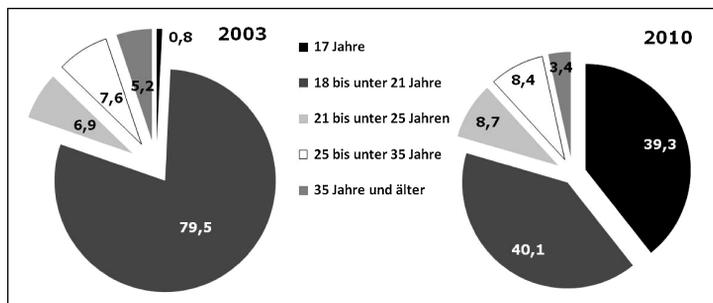


Abb. 9: Pkw-Fahrerlaubnisbewerber nach Alter beim Fahrerlaubniswerb (B/BE, Ersterteilung und Erweiterung) 2003 und 2010. KBA Sonderauswertung 2011.

Mit einer Erhöhung der Zahl der Nutzer des Begleiteten Fahrens ab 17 wird sich eine Sicherstellung einer erweiterten fahrpraktischen Vorbereitung für möglichst alle oder zumindest die überwiegende Mehrheit der jungen Fahrerlaubnisbewerber nicht erzielen lassen. Nach den Evaluationsbefunden zum BF17-Modell rekrutieren sich die BF17-Teilnehmer fast ausschließlich aus dem Kreis der sog. Früheinsteiger. Die Zahl der Fahranfänger in den anderen Altersgruppen blieb nach der Einführung des BF17-Modells weitgehend konstant (Schade & Heinzmann 2011). Nicht alle jungen Erwachsenen (z.B. aus Großstädten mit ausgebauter Verkehrsinfrastruktur) wollen oder können (z.B. weil sie noch nicht ausreichend Geld für die Fahrausbildung haben) einen vorgezogenen Führerschein mit 17 Jahren erwerben. Neben Anstrengungen zur Erhöhung der BF17-Nutzer sollte daher auch die Entwicklung praktikabler Umsetzungsmöglichkeiten zur Ausweitung auf Fahranfänger ab 18 Jahren vorangetrieben werden und die Akzeptanz zu verschiedenen Ausgestaltungsformen in der Zielgruppe erkundet werden. Würde man die große Gruppe der 18- bis 20-jährigen Fahrerlaubnisbewerber ebenfalls mit dem Begleiteten Fahren erreichen – würden insgesamt 80 % aller Fahranfänger mit deutlich abgesenktem Anfangsrisiko ihre selbständige Fahrkarriere starten. Bei einer Ausweitung des Begleiteten Fahrens auf die gesamte Gruppe der unter 25 Jahre alten Fahrerlaubnisbewerber wären für weitere etwa 50 % der Fahrerlaubnisbewerber ähnliche Sicherheitsvorteile zu erzielen wie für die BF17-Teilnehmer, die derzeit knapp 40 % der Fahrerlaubnisbewerber ausmachen (s. Abbildung 9).

Für die Ausweitung des Begleiteten Fahrens auf einen größeren Kreis von Fahrerlaubnisbewerbern sprechen nicht zuletzt die Befunde zum Risikoverlauf nach dem Alter bei Erwerb der Fahrerlaubnis. Alle Fahranfänger haben am Anfang des selbständigen Fahrens die höchste Gefährdung. Durch mehr Fahrerfahrung vor dem Alleinfahren kann zuverlässig und vergleichsweise schnell eine Verringerung des hohen Unfallrisikos auch bei älteren Fahrerlaubnisbewerbern erreicht werden. Darauf verweisen internationale Studien (vgl. zusammenfassend Funk et al. 2012b, 10). Insbesondere für die sehr große Gruppe der 18- bis 20-Jährigen, bei denen zugleich das höchste Anfangsrisiko zu finden ist (s. Abbildung 6), sollten Maßnahmen – wie das Begleitete Fahren und über das absolute Alkoholverbot hinausgehende Regelungen – zur Absenkung des Anfangsrisikos ergriffen werden.

In Bezug auf das Begleitete Fahren empfehlen sich folgende drei Optimierungsziele. Erstens ist eine kontinuierliche und zielgruppenadäquate Öffentlichkeitsarbeit zum Begleiteten Fahren sicherzustellen. In diesem Zusammenhang ist eine Intensivierung der Aufklärung zu den Sicherheitsvorteilen eines umfangreichen Fahrerfahrungsaufbaus im Rahmen des Begleiteten Fahrens unter Nutzung der neuen Möglichkeiten der E-Kommunikation angezeigt. Zweitens gilt es, weitere Möglichkeiten zur Erhöhung der Teilnahmequote, des Nutzungsumfanges des BF17-Modells und zur Verbesserung der Übungsqualität zu erschließen. Neben Informationsangeboten und einer fahrpädagogischen Unterstützung durch Fahrlehrer kommen hierfür auch elektronische Informations- und Unterstützungsmedien (z.B. Anleitungsvideos, elektronisches Fahrtenbuch oder BF17-Apps) in Betracht, die

zeitlich flexibel und interessen­geleitet nutzbar sind. Die Praktikabilität und Akzeptanz von Maßnahmen, wie z.B. der Verzicht der Eintragungspflicht der Begleiter bei Beibehaltung der rechtlichen Anforderungen an die Begleitpersonen, von Anreizen zur Gewährleistung einer Mindestverweildauer, Mindeststundenzahl oder Mindestfahrleistung sowie von verschiedenen Unterstützungsformen zur Verbesserung der Übungsqualität, sollten im Vorfeld geprüft und die Erprobung von Maßnahmen evaluiert werden. Ein dritter wichtiger Optimierungsansatz besteht in der Ausweitung des Begleiteten Fahrens auf Fahranfänger, die vom bestehenden BF17-Modell nicht erreicht werden. Aus wissenschaftlicher Sicht verspricht die Ausweitung des Begleiteten Fahrens auf einen größeren Kreis von Fahranfängern den höchsten Beitrag zur Verbesserung der Fahranfängersicherheit. Praktikable Umsetzungsformen zur Ausweitung des Nutzerkreises sollten in einer Projektgruppe unter Berücksichtigung der rechtlichen Gegebenheiten und der Akzeptanz in der Bevölkerung zeitnah entwickelt werden. Wie beim Begleiteten Fahren ab 17 sollte die Praktikabilität und Wirksamkeit von neuen Modellen des Begleiteten Fahrens in einem Modellversuch erprobt und evaluiert werden.

Die Weiterentwicklung von Maßnahmen für die Hochrisikophase am Anfang des selbständigen Fahrens hat ebenfalls eine hohe Priorität, um weitere Fortschritte in der Fahranfängersicherheit zu erzielen. Der selbständige Fahrerfahrungsaufbau nach dem Beginn des selbständigen Fahrens ist mit hohen Unfallrisiken verbunden. Dies trifft auf herkömmlich ausgebildete Fahranfänger und – in abgeschwächter Form – auch auf Absolventen des Begleiteten Fahrens zu (s. Abbildung 8). Zur Absenkung der Unfallgefährdung in der Hochrisikophase stehen vorrangig zwei Handlungsstrategien zur Verfügung:¹²

- (1) Regelungen und Maßnahmen zur Abwehr sicherheitsabträglicher Verhaltensweisen und
 - (2) Regelungen und Maßnahmen, die auf eine Schutzfunktion hin angelegt sind.
- Das maßgebliche Instrument zur Abwehr sicherheitsabträglicher Verhaltensweisen ist in Deutschland die Fahrerlaubnis auf Probe. Die Probezeitregelungen enthalten sowohl abgesenkte Sanktionsgrenzen als auch die Auflage zu einstellungsbezogenen Nachschulungskursen (»Aufbauseminaren«) und zur verkehrspsychologischen Beratung für Fahranfänger, bei denen aufgrund von Verkehrsverstößen gravierende Einstellungsmängel zutage getreten sind. In ihrer gegenwärtigen Form haben die Probezeitregelungen nur in geringem Umfang eine unfallreduzierende Wirkung (Meewes & Weissbrodt 1992; Debus et al. 2007). Eine Überprüfung der präventiven Wirksamkeit der Aufbauseminare für verkehrsauffällige Fahranfänger steht noch aus.

12 Maßnahmen einer Zweiten Fahrausbildungsphase/Mehrphasenausbildung setzen erst nach einigen Monaten selbständiger Fahrpraxis an und können somit für die Hochrisikophase unmittelbar zu Beginn der selbständigen Fahrkarriere nicht wirksam werden.

Sonderregelungen für Fahranfänger wie z.B. Alkoholverbote, Fahrverbote bei Nacht, an Wochenenden oder auf bestimmten Strecken, Mitfahrerbeschränkungen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Beschränkung der Fahrzeugleistung und – vielfach damit verbunden – die Kennzeichnungspflicht als Fahranfänger, sind auf eine Schutzfunktion hin angelegt. Solche Schutzvorkehrungen in der Hochrisikophase am Anfang des selbständigen Fahrens sind insbesondere in gestuften Vorbereitungssystemen (GDL-Systemen) zu finden. Diese Systeme sind darauf ausgerichtet, dass Fahranfänger erst nachdem sie einen bestimmten Umfang von Fahrerfahrungen gesammelt haben, risikoreichen Verkehrssituationen ausgesetzt werden. Das selbständige Weiterlernen wird daher in der Anfangsphase auf möglichst risikoarme Verkehrssituationen beschränkt und stufenweise erweitert. Für die Dauer der Phasen werden unterschiedliche Kriterien herangezogen: der für erforderlich gehaltene Umfang des Fahrpraxiserwerbs, die Deliktfreiheit, das Alter, das Bestehen eines Hazard Perception-Tests oder einer zweiten fahrpraktischen Prüfung (Eilers 2011a, 2011b, vgl. zusammenfassend Großmann, Bahr & Willmes-Lenz 2011b, 19f). Die Sicherheitsvorteile eines gestuften Zugangs zu vollen Fahrerlaubnisrechten konnte in zahlreichen Evaluationen von GDL-Systemen gezeigt werden (vgl. zusammenfassend Großmann, Bahr & Willmes-Lenz 2011b, 23f). Empirische Belege zur Sicherheitswirksamkeit von anfängerbezogenen Sonderregelungen gibt es aus internationalen Studien vor allem für Nachtfahr- und Mitfahrerbeschränkungen (Funk et al. 2012b, 84f). Auch in Deutschland gilt, dass bei Nachtfahrten ein besonders hohes Unfallrisiko besteht. Besonders hoch ist das Unfallrisiko nachts am verlängerten Wochenende (Funk et al. 2012a, 85).

Im deutschen Vorbereitungssystem beschränken sich die Regelungen zum Schutz vor besonders hohen Risiken in der Anfangsphase des selbständigen Fahrens bislang auf das absolute Alkoholverbot. Überlegungen mit anderen – u.a. auch mobilitätsbeschränkenden – Maßnahmen den Fahrerfahraufbau in der Hochrisikophase am Anfang des selbständigen Fahrens sicherer zu gestalten, gab es bislang nicht. Einerseits gilt es Risikoexpositionen in der Anfangsphase des selbständigen Fahrens durch geeignete Schutzmaßnahmen zu verringern, andererseits sind ausreichend Möglichkeiten zum Erfahrungsaufbau sicherzustellen. Für diese Abwägung sind differenzierte Daten zu Unfallursachen und ihrer Entwicklung im Verlauf der Fahrkarriere erforderlich. Des Weiteren sollten Erfahrungen in gestuften Fahrerlaubnissystemen mit Sonderregelungen in der Hochrisikophase, die das Kompetenzniveau und unterschiedliche Risikodispositionen (nach dem Alter) berücksichtigen, für die Entwicklung praktikabler und sicherheitswirksamer Umsetzungsformen herangezogen werden.

Neben drohenden Strafen und befristeten Fahrverboten zur Vermeidung hoher Expositionsrisiken gibt es die Möglichkeit, durch Bonusleistungen und Nutzung moderner Fahrzeugtechnik (z.B. zur Unterlassung von Geschwindigkeitsüberschreitungen) Fahranfänger in der Hochrisikophase besser zu schützen. Diese Möglichkeiten werden bislang allerdings wenig genutzt, obgleich wirtschaftliche Anreize sich in vielen Bereichen als wirksame Maßnahme zur Verhaltensbeeinflussung erwiesen

haben und viele Fortschritte in der Verkehrssicherheit auf dem Einsatz moderner Sicherheitstechnik beruhen (Ahrens et al. 2010, 182f, 191f).

Um die Bedingungen für einen sicheren Fahrerfahraufbau in der Anfangsphase des selbständigen Fahrens zu verbessern, bieten sich folgende Optimierungsperspektiven an. Die Erhöhung der Wirksamkeit und der Ausbau Probezeitregelungen ist ein erfolgversprechender Weg, um Fahranfänger in der Phase mit dem weitaus höchsten Risiko in ihrer gesamten Fahrkarriere zu einer regelkonformen und sicherheitsorientierten Fahrweise anzuhalten. Voraussetzung für eine hohe Wirksamkeit der Probezeitregelung ist, dass die verschärften Sanktionsandrohungen auf unfallrelevante Regelverletzungen ausgerichtet sind, die Folgen bekannt und im Rahmen des Übertretungskalküls ausreichend abschreckend sind. Ergänzend sollte die Übertragbarkeit internationaler Erfahrungen zu zeitlich befristeten Fahrbeschränkungen (wie z.B. Fahrverbote bei Nacht, am Wochenende, mit gleichaltrigen Mitfahrern) zur Absenkung des Gefährdungsniveaus in den ersten Hochrisikomonaten überprüft werden. Als weitere Maßnahmen werden die Erprobung elektronischer Assistenzsysteme zur Unterstützung sicheren Fahrens und die Förderung einer modernen Sicherheitsausstattung von Fahranfängerfahrzeugen vorgeschlagen. Angesichts der komplexen Anforderungen an die Entwicklung von geeigneten Maßnahmen zur Absenkung der hohen Unfallgefährdung in der Hochrisikophase wird im Rahmenkonzept die Einrichtung einer Projektgruppe zum Ausbau der Probezeitregelungen und darüber hinausgehender geeigneter Schutzmaßnahmen empfohlen (BAST-Expertengruppe Fahranfängervorbereitung 2012b, 41).

b) Die Verankerung verkehrssicherheitsorientierter Einstellungen fördern

Neben dem Fahrerfahrungsdefizit stellen sicherheitsabträgliche Einstellungen im Kontext des sogenannten Jugendlichkeitsrisikos eine bedeutsame Unfallursache bei den überwiegend jungen Fahranfängern dar. Anders als beim Anfängerrisiko, wo den Risikoursachen mit einem Fahrerfahraufbau unter risikoarmen Bedingungen wirksam begegnet werden kann, steht beim Jugendlichkeitsrisiko keine entsprechende Maßnahme zur Verfügung, mit der vergleichsweise leicht und schnell Erfolge erzielt werden könnten. Einstellungsbildung beginnt bereits im Kindesalter und ist eine lebensbegleitende Aufgabe. Das Maßnahmenpektrum mit Beiträgen zur Vermittlung und Festigung sicherheitsorientierter Verkehrseinstellungen ist breit: Es umfasst die vorschulische und schulische Verkehrserziehung, die Fahrausbildung, Kurse für verkehrsauffällige Fahranfänger im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe, Weiterbildungskurse für Fahrfänger (u.a. Fahrsicherheitstraining) und die Sicherheitskommunikation.

Die Optimierung der langfristig angelegten Vermittlung sicherheitsorientierter Einstellungen durch Elternhaus, Schule, Fahrschule, Sicherheitskommunikation sowie eine angemessene Regelsetzung in der Anfangsphase des selbständigen Fahrens erscheint als die am besten geeignete Strategie, um eine Verankerung verkehrssicherheitsorientierter Einstellungen und Verhaltensweisen zu erzielen. Die Arbeit in allen aufgeführten Bereichen sollte gezielt unterstützt werden, etwa durch leistungsfähige Unterrichtskonzepte, Medien und innovative Anspracheformen. Dazu gehört

auch eine evaluationsgestützte Sicherung der Maßnahmenqualität und Maßnahmenoptimierung. Hierbei sind ausdrücklich die obligatorischen Aufbaukurse für verkehrsauffällige Fahranfänger im Rahmen der Probezeit einzuschließen: ihre Wirksamkeit gilt es zu untersuchen und zu erhöhen (vgl. zusammenfassend Willmes-Lenz, Großmann & Bahr 2011b).

Was eine modifizierte einstellungsbezogene Kurzintervention für alle Fahranfänger einige Monate nach dem Beginn des selbständigen Fahrens ergänzend zu leisten vermag, lässt sich auf Grundlage der bisher vorliegenden Befunde noch nicht verlässlich einschätzen. Der modifizierter Zweite-Phase-Ansatz – »KoFAHRD« Kompetenzweiterung beim Fahren nach der Prüfung – lehnt sich an das österreichische Modell der Mehrphasenausbildung an (ADAC/DVR/UDV 2012). Erste Erprobungsergebnisse zeigen, dass die Intervention in beiden KoFAHRD-Modulen »Fahrsicherheitstraining mit verkehrspsychologischer Intervention« (Bernhard & Stahl 2012)¹³ und »Rückmeldefahrten mit Coaching und Zielvereinbarungen« (Schuhmacher & Reimdich 2012)¹⁴ keine konsistente einstellungsverbessernde Wirkung hatte. Abgesehen davon, kann auf der Grundlage von Einstellungsbefunden keine verlässliche Verhaltensvorhersage getroffen werden. Die als Beleg für die Sicherheitswirksamkeit dieses Maßnahmenansatzes herangezogenen Evaluationsbefunde der 2003 in Österreich eingeführten Mehrphasenausbildung sind methodisch nicht belastbar. Sie beruhen u.a. auf absoluten Unfallzahlen und berücksichtigen nicht den Einfluss wichtiger anderer Faktoren auf den Unfallrückgang, wie etwa die Veränderungen der Pkw-Nutzung bei jungen Fahrern (vgl. zusammenfassenden Brünken & Malone 2012).

13 Bernhard & Stahl (2012, 65) berichten: »Die Teilnahme am ADAC-Fahrsicherheitstraining (als KoFahrd-Modul d.Verf.) führte ... zu einer Erhöhung der subjektiven Fahrkompetenz. Die Teilnehmer bewerten nach dem Training ihre Fahrfähigkeiten und ihre Fähigkeit, kritische Situationen zu bewältigen, als besser (u.a. gemessen am Item »Wie gut können Sie ein ausbrechendes Fahrzeug wieder einfangen?« d.Verf.). Dieser Effekt bleibt auch längerfristig bestehen. Gleichermaßen erhöht sich ... durch die Trainingsteilnahme die Einschätzung, kritische Situationen vorhersehen und vermeiden zu können.« Gehen mit der verbesserten Selbsteinschätzung keine realen Kompetenzfortschritte einher, trauen sich die Fahranfänger möglicherweise mehr zu, als sie real leisten können. Die vordergründig erfolgreichen Einstellungsveränderungen könnten somit geradezu zu einem Gefährdungsmoment werden.

14 In der Evaluation wurden die Teilnehmer aufgrund ihrer Einstellungsmerkmale vier Gruppen zugeordnet (»kein Risiko«/»tendenzielles Risiko«/»Risiko«/»Hochrisiko«). Es zeigte sich, dass Personen aus der Gruppe »Risiko« gemäß dem Interventionsziel in die Gruppen »tendenzielles Risiko« (N=3) und »kein Risiko« (N=24) wechselten, aber auch in entgegengesetzter Richtung Personen aus der Gruppe »kein Risiko« in die Gruppen »tendenzielles Risiko« (N=3) und »Risiko« (N=14) wechselten. Die Überprüfung der Änderung des Fahrverhaltens mit Hilfe eines Fahrsimulators ergab, dass sich kein genereller Effekt im Sinne eines stärker sicherheitsorientierten/vorausschauenden Fahrstils nachweisen ließ (Schuhmacher & Reimdich 2012, 28f, 47).

Da die Basis für die Einschätzung der Maßnahmenwirksamkeit noch nicht ausreicht, wurde die Einführung von Monitoring-Maßnahmen zur einstellungsbezogenen Intervention nach dem Fahrerlaubniserwerb im Rahmenkonzept nicht in die Empfehlungen aufgenommen, sondern die Fortsetzung der Bemühungen zur Entwicklung einer sicherheitswirksamen Einstellungsintervention nach dem Beginn des selbständigen Fahrens vorgeschlagen (BASt-Expertengruppe Fahranfängervorbereitung 2012b, 31).

c) Wissenschaft und Technik verstärkt für die Optimierung und Qualitätssicherung aller Maßnahmen nutzen

Wissenschaft und Technik sind in einer zunehmenden Zahl gesellschaftlicher Bereiche entscheidende Faktoren für Entwicklungsfortschritte. Für den Bereich der Vorbereitung von Fahranfängern auf eine sichere Verkehrsteilnahme gilt dies ebenfalls. Die wissenschaftliche Befassung mit Fragen der Fahranfängersicherheit hat in der Vergangenheit maßgebliche Anstöße zur Weiterentwicklung sowohl einzelner Fahranfängermaßnahmen als auch des gesamten Maßnahmensystems für Fahranfänger geliefert. Fortschritte in der Informations- und Kommunikationstechnik sowie der Fahrzeugtechnik bieten neue und leistungsfähigere Unterstützungsmöglichkeiten für das Lernen und Fahren. Wissenschaft und Technik sind zugleich die zentralen Instrumente für die Sicherung der Maßnahmenqualität und die Optimierung von Maßnahmen. Vor diesem Hintergrund wird im Rahmenkonzept eine Stärkung und Verstetigung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten empfohlen, die bisher noch kaum systematisch angelegt waren (BASt-Expertengruppe Fahranfängervorbereitung 2012a, 2012b).

Als besonders aussichtsreiches Anwendungsfeld für wissenschaftliche Verfahren und innovative Technik ist die Fahrschulausbildung zu nennen. Angesichts nur begrenzt verfügbarer Zeittressourcen muss sich die Fahrschulausbildung vor allem um Effizienz bemühen. Es gilt, den Lernerfolg und die Lernfreude im Fahrschulunterricht durch wissenschaftlich gestützte Unterrichtskonzepte und verstärkte Nutzung von multimedialen Lehr-Lernmedien zu erhöhen. Moderne Aufzeichnungs- und Auswertungstechnik zur Dokumentation von Fahrstunden bietet neue Möglichkeiten zur verstärkten Verzahnung der theoretischen und praktischen Ausbildung (vgl. zusammenfassend Großmann, Bahr & Willmes-Lenz 2011b).

Darüber hinaus bietet sich an, ergänzendes selbstständiges Lernen anzuregen und durch attraktive E-Lernprogramme zu fördern. Elektronische Medien bieten die technischen Voraussetzungen, das Lernen auf unterschiedliche Lerninteressen und Lernerfordernisse auszurichten. Für Themenfelder mit hohem Schwierigkeitsgrad oder zusätzlichem Übungsbedarf sollten ergänzende Selbstlernmodule entwickelt werden, die für die Vorbereitung oder die Nachbereitung des theoretischen Fahrschulunterrichts und praktischer Fahrstunden genutzt werden können. Um eine hohe Lernwirksamkeit sicher zu stellen, sollte für die im Rahmen der Fahrschulausbildung eingesetzten Lehr-Lernmedien eine Qualitätssicherung eingeführt werden (BASt-Expertengruppe Fahranfängervorbereitung 2012b, 15).

Für eine hohe Qualität der Fahrschulausbildung müssen – wie in anderen Bildungseinrichtungen – der Lehrplan und die Vermittlungsmethoden den Anforderungen und Möglichkeiten der Zeit angepasst werden. Im Rahmenkonzept wird daher die Entwicklung eines Referenzcurriculums empfohlen, das wissenschaftlich erprobte Lehr-Lern-Konzepte für eine moderne Fahrschulausbildung unter Nutzung moderner Technik zur Verfügung stellt. Das schließt die Überprüfung und Weiterentwicklung der Rahmenvorgaben der Fahrschulausbildung ein – z.B. in Hinblick auf eine Vertiefung der Verkehrs- und Gefahrenwahrnehmung und auf Neuerungen der Fahrzeugtechnik (vgl. zusammenfassend Willmes-Lenz, Großmann & Bahr 2010b).

Durch Investitionen in Forschung und Entwicklung kann eine Erhöhung der Ausbildungsqualität sowie auch der Qualität der Überprüfung der Fahr- und Verkehrskompetenz erzielt werden. Die theoretische Fahrerlaubnisprüfung ist ein gutes Beispiel für den Erfolg des Einsatzes von Wissenschaft und Technik zur Optimierung einer Fahranfängermaßnahme. Es macht zugleich deutlich, dass für eine kontinuierliche Qualitätssicherung und Optimierung finanzielle und organisatorische Voraussetzungen erforderlich sind. Wie bereits im Bereich der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung steht eine Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung unter Nutzung von Wissenschaft und Technik an. Der geplante Einsatz eines Prüfprotokolls in elektronischer Form bietet beispielsweise eine Reihe von praktischen Vorzügen, indem es relevante Prüfsituationen mit verschiedenen Fahraufgaben und Beobachtungskategorien vorhält – wie z.B. zur Einschätzung der Verkehrsbeobachtung oder der Geschwindigkeitsanpassung. Zugleich kann damit die Objektivität der Erfassung der Prüfungsleistung und letztlich der Prüfentscheidung erhöht werden. Es ermöglicht über die Fehlerprotokollierung hinaus eine Einschätzung des erreichten Kompetenzniveaus, so dass die Rückmeldung an die Fahrschüler differenzierter erfolgen kann. Auf Grundlage systematisch erfasster Prüfungsdaten können zudem verkehrssicherheitsrelevante Fragestellungen wie z.B. zu Ausbildungserfordernissen, zu spezifischen Fahraufgaben oder zum Zusammenhang von Prüfungsergebnissen und Verkehrsbewährung untersucht werden (vgl. zusammenfassend Willmes-Lenz, Großmann & Bahr 2010b).

Ein weiteres Einsatzfeld für innovative Technik betrifft die Unterstützung des selbständigen Weiterlernens beim Begleiteten Fahren und in der Anfangsphase des selbständigen Fahrens. Es gilt, die Medien- und Technikaffinität der jungen Generation aufzugreifen und attraktive Unterstützungsangebote zu erarbeiten, die an den spezifischen Defiziten von Fahranfängern ansetzen sowie ihre Fahrkompetenz und ihre Sicherheit verbessern. Dazu gehört, E-Learning-Angebote zur Verkehrs- und Gefahrenwahrnehmung weiter zu entwickeln und zu erproben sowie das Potential der Nutzung von Fahrsimulatoren und die Sicherheitsvorteile der Nutzung informationstechnischer Geräte im Fahrzeug (»Elektronischer Begleiter«) zu erkunden. Elektronische Begleiter bieten eine individualisierte, unmittelbar an den Fahranfänger gerichtete Verkehrssicherheitsinformation, die ihn bei der Bewältigung der Fahranforderungen und der Navigation durch die initiale Phase

erhöhter Verkehrsgefährdung am Anfang seiner selbständigen Fahrkarriere unterstützen kann. Vor dem Hintergrund der verfügbaren neuen Informationstechnik sowie Befunden aus dem Ausland scheint es lohnenswert, die Entwicklung und Erprobung geeigneter Einsatzformen eines »Elektronischen Begleiters« i.V.m. Anreizsystemen und ggf. mit einem Monitoring in Angriff zu nehmen (vgl. zusammenfassend Großmann, Bahr & Willmes-Lenz 2011b).

IV. Fazit

Zentrale Perspektiven für eine zeitgemäße und sicherheitswirksame Fahranfängervorbereitung werden im Folgenden nochmals herausgestellt:

- Die Verbesserung der Fahranfängersicherheit bleibt eine vordringliche gesellschaftliche Aufgabe. Ausgehend vom Gefährdungsschwerpunkt unmittelbar zu Beginn des selbständigen Fahrens muss die Absenkung des hohen Anfangsrisikos ein vorrangiges Ziel der Weiterentwicklung des Maßnahmensystems sein.
- Die Optimierung der Fahrschulausbildung ist wichtig, reicht alleine aber nicht aus. Um sicher fahren zu können, braucht es einen weitaus umfangreicheren Fahrerfahrungsaufbau, als im Rahmen der professionellen Fahrausbildung zu leisten ist.
- Weitere Sicherheitsverbesserungen für Fahranfänger können vor allem durch einen längeren fahrpraktischen Fahrerfahrungsaufbau unter risikoarmen Bedingungen erzielt werden.
 - Das Sicherheitspotential des Begleiteten Fahrens sollte stärker ausgeschöpft werden: Nutzung, Umfang und Qualität der Übungspraxis des BF17-Modells sollten erhöht sowie praktikable Umsetzungsformen für die Ausweitung des Begleiteten Fahrens entwickelt und erprobt werden.
 - In der Hochrisikophase zu Beginn des selbständigen Fahrens sollte zur Absenkung der hohen Gefährdungsrisiken der Ausbau der Probezeitregelungen, der Einsatz zeitlich befristeter Fahrbeschränkungen sowie die Förderung der Nutzung moderner Fahrzeugtechnik geprüft und geeignete Maßnahmen erprobt werden.
 - Die Potentiale von Wissenschaft und Technik sollten umfassender als bisher für eine Stärkung der Leistungsfähigkeit aller Fahranfängermaßnahmen genutzt werden und Voraussetzungen für eine kontinuierliche Qualitätssicherung und Qualitätsverbesserung geschaffen werden. Empfohlen werden eine Verstärkung des fachlichen Austausches zu allen relevanten Bereichen der Fahranfängervorbereitung, eine mittelfristige Forschungsplanung in breiter Abstimmung (mit Experten, Vertretern der Praxis sowie des Bundes und der Länder) sowie eine Erhöhung der Investitionen für Forschung und Entwicklung zur Fahranfängersicherheit.

V. Literatur

ADAC/DVR/UDV (2012). Reform der Fahranfängerausbildung. »Konzept KoFahrd« Kompetenzerweiterung beim Fahren nach der Prüfung. Vorabversion 4/2012.

Ahrens, A. et al. (2010). Sicherheit zuerst – Möglichkeiten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 56 (2010) Nr. 4.

Bernhard, C. & Stahl, N. (2012). Bericht zur Evaluation des ADAC – Fahrsicherheitstrainings für Fahranfänger. Universität Regensburg.

Bartl, G. & Esberger, R. (2005). Multi-phase driver licensing: First analysis of effectiveness: Vienna, Institut Gute Fahrt/Statistik Austria.

BASSt-Expertengruppe Fahranfängervorbereitung (2012a). Rahmenkonzept zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland. Kurzfassung. Unveröffentlichter Bericht. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

BASSt-Expertengruppe Fahranfängervorbereitung (2012b). Rahmenkonzept zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland. Unveröffentlichter Bericht. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

Debus, G., Leutner, D., Brünken, R., Skottke, E.-M. & Biermann, A. (2007). Wirkungsanalyse und Bewertung der neuen Regelungen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe. Berichte der BASSt, Heft M 194. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

Eilers, A. (2011a). Graduated Drivers License System. Das gestufte Führerschein-System – Ein Überblick. Unveröffentlichtes Manuskript. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

Eilers, A. (2011b). Protektive Maßnahmen in der »Intermediate Phase« in außereuropäischen GDL-Systemen. Unveröffentlichtes Manuskript. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

EU-Project NOVEV (2004). Evaluation of post-licence training schemes for novice drivers. Final report. Brussels: CIECA.

EU-Project SUPREME (2007). Summary and Publication of the best practices in road safety in the member states. Thematic report: Driver education, training & licensing. Coordination: Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV).

Funk, W. & Grüninger, M. (2010). Begleitetes Fahren ab 17 Jahre – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 213. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

Funk, W. et al. (2012a). Entwicklung eines Rahmenkonzepts zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland. Vertiefungsstudie. Schlussbericht zum BASSt-Projekt FE 89.243/ 2009. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

Funk, W. et al. (2012b). Einstiegsrisiko bei Fahranfängern mit späterem Einstieg in die Fahrkarriere. Schlussbericht zum BASSt-Projekt FE 82.323/2007. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

Gatscha, M. & Brandstätter, Ch. (2008). Evaluation der zweiten Ausbildungsphase in Österreich. Kuratorium für Verkehrssicherheit. Wien.

Großmann, H., Bahr M. & Willmes-Lenz, G. (2011a). Sicherheitswirksamkeit des BF17-Modells. Ergebnisse vertiefter Analysen. Vierter Bericht zum AP-Projekt F1100-4408016 »Evaluation Fahranfängermaßnahmen«. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

Großmann, H., Bahr M. & Willmes-Lenz, G. (2011b). Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland. »Nutzung des Potential elektronischer Medien und technischer Einrichtungen« und »Gewährleistung sicherer und funktionsgerechter Bedingungen für das Lernen und Fahren«. Thesenpapier zur 3. Fachwerkstatt am 20. Juli 2011. Interner Projektbericht. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

Hartmann, D. (2012). Der verfassungsrechtliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und Maßnahmen zur verkehrssicheren Vorbereitung von Fahranfängern. Expertise zum Rahmenkonzept »Fahranfängervorbereitung«. Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach. Druck in Vorbereitung.

Heidemann, K. et al. (2009). Das Verkehrsquiz – Entwicklung von Evaluationsinstrumenten zur Erreichung von Standards in der Verkehrs-/Mobilitätserziehung der Sekundarstufe. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (Heft M 205). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

Heinzmann, H.-J. & Schade, F.-D. (2010). Freiwillige Fortbildungsseminare für Fahranfänger (FSF) – Wirksamkeitsuntersuchung. Evaluation der FSF auf der Grundlage von VZR-Daten. Bericht zum Forschungsprojekt FE 82.307 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach.

Holte, H. et al. (2010). Alkoholverbot für Fahranfänger. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 211. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

Institut für Mobilitätsforschung (Hrsg., 2011). Mobilität junger Menschen im Wandel – multimodaler und weiblicher. Institut für Mobilitätsforschung. Eine Forschungseinrichtung der BMW Group. München 2011.

Leutner, D., Brünken, R. & Willmes-Lenz, G. (2009). Fahren Lernen und Fahrausbildung. In: H. P. Krüger (Hrsg.). Enzyklopädie der Psychologie, Themenbereich D: Praxisgebiete, Serie VI Verkehrspsychologie, Bd. 2 Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie (S. 1-79); Göttingen: Hogrefe.

Krampe, A. & H. Großmann (2006). Mobile Verkehrserziehung junger Fahranfänger. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (Heft M 177). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

Maycock, G., Lockwood, C. & Lester, F. (1991). The accident liability of car drivers (TRRL RR 315). Crowthorne: Transport and Road Research Laboratory.

Meewes, V. & Weissbrodt, G. (1992). Führerschein auf Probe – Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit (Schriftenreihe der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe »Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr«, Heft 87). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

Schade, F.-D. (2001). Daten zur Verkehrsbewährung von Fahranfängern. Reanalyse von Rohdaten der Untersuchung von Hansjosten, E. & Schade, F.-D. (1997): Legalbewährung von Fahranfängern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 71, Teilabdruck in: Willmes-Lenz (2002, S. 21f).

Skottke, E.-M. et. al. (2008). Unfallrisiko und Fahrerlaubnisbesitzdauer bei Fahranfängern. In: Schade, J., Engeln, A. (Hrsg.): Fortschritte der Verkehrspsychologie. Beiträge vom 45. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Psychologie. Wiesbaden: VS Research, 15-29.

Statistisches Bundesamt (2011). Zeitreihen der wichtigsten Merkmale aus der Straßenverkehrsunfallstatistik.

Willmes-Lenz, G. (2002). Internationale Erfahrungen mit neuen Ansätzen zur Absenkung des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe »Mensch und Sicherheit«, Heft M 144. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

Willmes-Lenz, G., Großmann, H. & Bahr, M. (2010a). Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland. Zentrale Aufgabenstellungen und Maßnahmenperspektiven. Diskussionspapier zur 1. Fachwerkstatt am 01. Juli 2010. Interner Projektbericht. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

Willmes-Lenz, G., Großmann, H. & Bahr, M. (2010b). Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland. »Erwerb/Vermittlung grundlegender Fahr- und Verkehrskompetenz« und »Überprüfung der Fahr- und Verkehrskompetenz«. Thesenpapier zur 2. Fachwerkstatt am 29. November 2010. Interner Projektbericht. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

Willmes-Lenz, G., Prücher, F. & Großmann, H. (2010). Evaluation der Fahranfängermaßnahmen »Begleitetes Fahren ab 17« und »Freiwillige Fortbildungsseminare für Inhaber der Fahrerlaubnis auf Probe«. Berichte zum Download. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

Willmes-Lenz, G., Großmann, H. & Bahr, M. (2011a). Rahmenkonzept zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland. Zwischenbericht zum AP-Projekt F1100.44009017. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

Willmes-Lenz, G., Großmann, H. & Bahr, M. (2011b). Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland. »Erwerb von Fahr- und Verkehrsexpertise« und »Vermittlung/Erwerb verkehrssicherheitsorientierter Einstellungen«. Thesenpapier zur 4. Fachwerkstatt am 15. November. Interner Projektbericht. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

TÜV/DEKRA arge tp 21 (2008). Handbuch zum Fahrerlaubnisprüfungssystem (Theorie). Dresden: TÜV/DEKRA arge tp 21.

Kreuzfahrtschiffe – immer größer, aber auch sicherer? Bemerkungen eines Ingenieurs

Prof. Dr.-Ing. Stefan Krüger

**Leiter des Instituts: Institut für Entwerfen von Schiffen und Schiffssicherheit
(M-6), TU Hamburg-Harburg, Hamburg**

I. Problemstellung

Der Unfall des Kreuzfahrtschiffes »COSTA CONCORDIA« Ende Januar 2012 hat eine Reihe von Fragen in der Öffentlichkeit aufgeworfen, die in den Medien zum Teil sehr heftig und kontrovers diskutiert worden sind. Ist es überhaupt verantwortbar, Schiffe mit mehreren Tausend Menschen an Bord zu betreiben? Können solche Schiffe überhaupt evakuiert werden? Sind die Besatzungen nicht mit solchen Schiffen überfordert? Warum verbessert man nicht die Sinksicherheit der Schiffe? Sind solche Schiffe überhaupt umweltverträglich zu betreiben? Das sind einige der Fragen, die nach dem Unfall der COSTA CONCORDIA wiederholt diskutiert worden sind. Gleichzeitig beschäftigt sich die EU- Kommission gegenwärtig mit der Frage, ob die Sicherheit in der Passagierschiffahrt ausreichend ist, oder ob durch verschärfte gesetzliche Auflagen gegengesteuert werden muss. Auch der deutsche Verkehrsminister hat schon angedeutet, dass er die Sicherheit der Passagierschiffe verbessert sehen will.

Aber haben wir wirklich Defizite in der Sicherheit von Kreuzfahrtschiffen, die unmittelbar behoben werden müssten? Diese Frage wird von Ingenieuren durchaus ganz anders beurteilt als von der Allgemeinheit: Bezüglich Bau und Konzeption solcher Schiffe können wir Schiffbauingenieure nicht erkennen, dass hier nachgesteuert werden müsste, denn gerade die großen Kreuzfahrtschiffe erfüllen nachweislich von allen Schiffen am besten den verfügbaren Stand der Wissenschaft und Technik in ihrer Sicherheit. Dagegen

- sterben jedes Jahr 42000 Menschen in der Fischerei,¹ davon jeden Tag zwei in Europa. Es gibt keinerlei vernünftige Sicherheitsstandards in der Fischerei, bereits erarbeitete Regeln wurden bis heute noch nicht allgemein ratifiziert.

1 Quelle: STAB 2012, Keynote Lecture Chairman IMO/SLF, Z. Szozda.

- sterben Jahr für Jahr etwa 3500 Menschen allein in Deutschland² im Straßenverkehr, ohne dass ständig gefordert wird, die Sicherheitsregeln zu verbessern (3500 Menschen entspricht etwa dem viermaligen Untergang der ESTONIA, und zwar jährlich)
- sterben auf Fährschiffen jedes Jahr 2500 Menschen,³ jedoch alle in der sogenannten »Dritten Welt« wegen der Nichteinhaltung elementarster Sicherheitsstandards
- stellt sich bei jedem schwereren Seeunfall (so auch bei der COSTA CONCORDIA) heraus, dass stets konsequent gegen bestehende Sicherheitsregeln verstoßen wurde und der Unfall bei Einhaltung der Regeln vermeidbar gewesen wäre. Es werden aber nicht diejenigen konsequent bestraft, die gegen die Regeln verstoßen haben, sondern es wird Druck gemacht, die Regeln zu verbessern.⁴
- laufen derzeit Bestrebungen innerhalb der EU, die nach dem ESTONIA-Unglück in Kraft getretenen verschärften Sicherheitsregeln für Fährschiffe außer Kraft zu setzen, obwohl erwiesen ist, dass die seit 2009 geltenden neuen Lecksicherheitsregeln gerade für mittelgroße und kleinere Schiffe⁵ nachweislich erhebliche Sicherheitsdefizite aufweisen, die zukünftig zu einem der ESTONIA vergleichbaren Unfall führen könnten.

Betrachtet man dagegen den Unfall der COSTA CONCORDIA, der ja die aktuelle Sicherheitsdebatte ausgelöst hat, unter rein rational-technischen Gesichtspunkten, dann ist dieser Unfall trotz massiven Fehlverhaltens immer noch relativ glimpflich abgelaufen angesichts der Tatsache, dass fast 4000 Menschen auf dem Schiff waren. Damit stehen wir vor dem Problem, dass die Öffentlichkeit von Ingenieuren Handlungen einfordert auf einem Problemfeld, auf dem wir Ingenieure – die eigentlich Betroffenen – gar keinen unmittelbaren Handlungsbedarf sehen. Als zentrale These dieses Aufsatzes stellt daher der Autor folgende Behauptung auf, die nachfolgend bewiesen werden wird: *Wir haben in der Tat eine Vielzahl von ernststen Sicherheitsproblemen bei Konzeption, Bau und Betrieb von Schiffen. Ausgerechnet bei den ganz großen Kreuzfahrtschiffen sind die Probleme bezüglich Bau und Konzeption der Schiffe aber am geringsten. Trotzdem sind diese Schiffe am meisten im Fokus.* Das ist ein Widerspruch, der aufgelöst werden muss.

2 Quelle: Statistisches Bundesamt.

3 Quelle: Interferry.

4 In diesem Zusammenhang verweist der Autor ausdrücklich auf die Einstellung des Strafverfahrens im Fall des Binnentankschiffes WALDHOF, das auf dem Rhein wegen Nichteinhaltung elementarster Sicherheitsvorschriften gekentert ist.

5 Diese Entwicklung ist ein Kollateralschaden aufgrund der Fokussierung auf sehr große Passagierschiffe. Die Politik hatte bei der Einführung der neuen Regeln gefordert, dass große Passagierschiffe ein deutlich höheres Sicherheitsniveau haben mussten als kleinere, was sich technisch nur durch eine Absenkung des Standards für kleinere Einheiten erzielen ließ. Siehe dazu Krüger/Valanto, EMSA.

II. Schiffssicherheit und Risikobegriff

Die Sicherheitstechnik ist eine der anspruchsvollsten Aufgaben der Ingenieurwissenschaften, denn sie konfrontiert unsere Gesellschaft direkt mit den Folgen der zunehmenden Technisierung. Dabei geht es immer um folgende grundlegende Fragestellungen:

- Schutz menschlichen Lebens
- Schutz der Umwelt
- Schutz von Wirtschaftsgütern

Dabei können unterschiedliche Gesellschaftsformen vielleicht unterschiedliche Gewichtung auf die einzelnen Gebiete legen, das hängt auch stark davon ab, wieweit Gesellschaften bereits entwickelt sind bzw. welche Fortschritte auf den einzelnen Gebieten in unterschiedlichen Gesellschaften bereits erzielt worden sind. Legt man das Wertesystem der westlichen Demokratien zugrunde, dann lässt sich sicherlich ein Konsens darüber erzielen, dass die oben vorgeschlagene Reihenfolge einer bei uns in Europa akzeptierten Gewichtung entspricht. Andere Länder – wie die aufstrebenden Schwellenländer – haben hier aber durchaus andere Vorstellungen, die zu einer anderen Gewichtung führen. So rangiert dort oft der Schutz von Wirtschaftsgütern vor dem Schutz der Umwelt und auch vor dem Schutz menschlichen Lebens. Das macht es auf internationaler Ebene – und die Schiffssicherheit ist ein internationales Geschäft – oft schwierig, Regeln entsprechend unseren Wertevorstellungen durchzusetzen.

Es ist bei näherer Betrachtung aus der Sicht eines Ingenieurs aber auch in unserer Kultur ein schleichender Wertewandel erkennbar, der obige Reihenfolge in Frage stellt, allerdings ohne das offen auszusprechen. So kommt mittlerweile dem Schutz der Umwelt eine höhere Bedeutung zu als dem Schutz menschlichen Lebens. Das äußert sich darin, dass vermehrt technische Richtlinien in Kraft gesetzt werden, die eine einseitige Fokussierung auf Umweltfragen erzwingen, was bei technisch komplexen Systemen wie Schiffen zwangsläufig zu Lasten anderer Eigenschaften wie z.B. der Sicherheit gehen muss. Zum Beispiel

- wurde gerade durch die IMO eine Richtlinie zur Deckelung der CO₂-Emissionen von Schiffen beschlossen (an und für sich etwas Sinnvolles), die aber zu einer derartigen Reduktion der zur Verfügung stehenden Antriebsleistung führt, dass einige Schiffstypen im schweren Wetter nicht mehr beherrscht werden können. Für uns in Deutschland ist diese Entwicklung besonders fatal, weil wir unsere Windparks in den Hauptseeverkehrszonen errichten und gleichzeitig die Schiffe in unserem küstennahen Verkehr besonders starke Reduktionen der Antriebsleistung verkraften müssen.
- ist der Transport von Flüssiggas (LNG) unter Räumen, in denen sich Menschen aufhalten, verboten, solange das Flüssiggas Ladung ist (nach dem Gas- Tanker-Code). Soll das Gas aber als (umweltfreundlicher) Kraftstoff verwendet werden, soll eine Lagerung unter Aufbauten erlaubt werden.

- bedeutete die Einführung von Ballastwassermanagement durch Austausch auf See einen massiven Eingriff in die Stabilität der Schiffe durch freie Flüssigkeitsoberflächen, und mindestens ein schwerer Seeunfall ist darauf zurückzuführen.⁶
- werden Schiffsformen und Propeller heute radikal bezüglich der Energieeffizienz optimiert. Andere sicherheitsrelevante Eigenschaften wie Komfort, Schallabstrahlung, Manövrier- und Seegangsverhalten werden dabei konsequent ignoriert.
- beschäftigen sich die Hauptträger der Schiffssicherheit – z.B. die Klassifikationsgesellschaften – auf wichtigen internationalen Konferenzen fast nur noch mit Nachhaltigkeitsthemen, die Sessions zu aktuellen Schiffssicherheitsfragen sind weitgehend leer.⁷

Aufgrund dieser Entwicklungen wird es für uns Ingenieure zunehmend ein Problem, noch Schiffe entwickeln zu können, die konzeptionell noch ausgewogen sind.

Entscheidend in der Sicherheitstechnik ist es weiterhin, eine ausreichende Sicherheit auch zu quantifizieren. Hier unterschieden wir die Sichtweise von Sicherheitsfachleuten und Nicht-Sicherheitsfachleuten: Jedem Sicherheitsfachmann ist völlig klar, dass es bei technischen Bauwerken niemals eine absolute Sicherheit geben kann. Eine Aussage wie »... *das Schiff ist praktisch unsinkbar*« oder »... *Atomkraftwerke sind sicher*« lässt sich nicht halten, denn jedes Schiff sinkt, wenn ein Leck ausreichend groß ist, und jedes Atomkraftwerk kann schwere technische Störungen erfahren, wenn ein ausreichend starkes Erdbeben auftritt. Damit gibt es grundsätzlich immer Situationen, in denen ein technisches Bauwerk versagt, mit gegebenenfalls gravierenden Konsequenzen. Dieser Zustand wird in der Öffentlichkeit fälschlicherweise als *Restrisiko* beschrieben. Das ist aber aus der Sichtweise der Sicherheitstechnik falsch, denn der Risikobegriff wird in der Sicherheitstechnik ganz anders verwendet. Weil es technisch nicht möglich ist, ein Bauwerk so zu entwerfen, dass es niemals versagen wird, kann man nur dann zu technisch verwertbaren Konstruktionsprinzipien gelangen, wenn man dezidiert festlegt, unter welchen Bedingungen es vertretbar ist, dass das Bauwerk versagen darf. Man hofft dabei dann, dass die so festgelegten Bedingungen nicht eintreten. Das ist jedoch illusorisch, weil es eine theoretische Restwahrscheinlichkeit gibt, dass diese Bedingungen eben doch eintreten (siehe z.B. der Unfall in Fukushima). Diese theoretische Restwahrscheinlichkeit kann also Prinzip bedingt niemals null werden.

Bedeutsam ist ferner, dass der technische Aufwand (und damit die Kosten) exponentiell ansteigen, je mehr man versucht, diese theoretische Restwahrscheinlichkeit zu senken. Irgendwann ist dann eine Situation erreicht, bei der enorme technische Anstrengungen nötig sind, um diese theoretische Restwahrscheinlichkeit nur noch ein bisschen abzusenken, was aber kaum noch einen praktischen Nutzen hat. So wäre es beispielsweise unvernünftig, einen schnellen Sportwagen so zu

6 Gemeint ist die COUGAR ACE vor Alaska.

7 Beobachtung des Autors.

konstruieren, dass man mit hoher Geschwindigkeit frontal gegen einen Baum fahren kann und dieses auf jeden Fall überlebt. Technisch wäre das vielleicht möglich, aber das Produkt wäre derart teuer, dass es dafür keine Käufer gäbe.

Um diese Situation etwas zu formalisieren und einer quantitativen Betrachtung zugänglich zu machen, wurde der sogenannte Risiko-Begriff eingeführt. Danach ist das Risiko R das Produkt aus der Auftretenswahrscheinlichkeit P eines Ereignisses und dessen Konsequenz K , also:

$$R = P \cdot K$$

Mithilfe des Risikobegriffes lassen sich nun sicherheitstechnische Sachverhalte beschreiben und aus technischer Sicht vergleichen. Geht man zunächst von dem Anspruch aus, dass das Risiko eine Konstante ist, dann würde sich aus jedem beliebigen technischen Bauwerk die gleiche mögliche Gefahr ableiten lassen, dadurch zu Tode zu kommen, und alle technischen Bauwerke wären direkt miteinander vergleichbar. Weil die Konsequenz des Versagens eines technischen Bauwerkes mit rationalen Methoden ermittelbar ist, ließe sich aus einer solchen Betrachtungsweise eine zulässige Auftretenswahrscheinlichkeit für jedes Ereignis ermitteln. Geht man beispielsweise davon aus, dass ein schwerer Verkehrsunfall zu einem toten Menschen führen würde, der Untergang eines Passagierschiffes aber zu 1000 toten Menschen, dann muss die individuelle Auftretenswahrscheinlichkeit eines Passagierschiffsunglückes nach dieser Logik 1000-mal geringer sein als die eines schweren Verkehrsunfalles. In dem Fall wäre für den Benutzer des Autos das Risiko das gleiche wie für den Benutzer der Fähre.

Nun kommen beim Versagen technischer Bauwerke ja nicht nur deren Benutzer zu Schaden, sondern oftmals auch unbeteiligte Personen, beispielsweise bei einem atomaren Unfall. Für diese Personen spielt es auch eine Rolle, wie viele solcher Bauwerke es gibt, weil jedes zusätzliche Bauwerk das Mortalitätsrisiko des einzelnen Menschen erhöht. Es ist offensichtlich für einen EU-Durchschnittsbürger eher wahrscheinlich, in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden als in ein Fähr-unglück, einfach weil es viel mehr Autos als Fähren gibt. Daraus folgt, dass die individuelle Mortalitätsrate nicht nur von der Auftretenswahrscheinlichkeit eines einzelnen Ereignisses für ein individuelles Bauwerk abhängt, sondern auch von der vorhandenen Anzahl solcher Bauwerke. Daraus ergibt sich auch, dass es sehr schwierig ist, solche Mortalitätsraten auf rein theoretischem Wege vorherzubestimmen. Besonders problematisch ist dabei, dass gerade diejenigen Ereignisse nicht richtig bewertet werden können, die eine extrem hohe Anzahl von Toten haben können, denn es gibt keine oder nur extrem wenige solcher Ereignisse, auf die man als Referenz zurückgreifen kann. Damit wird die Sicherheitstechnik genau dann unscharf, wenn es um die mögliche Vermeidung von Großkatastrophen mit sehr gravierenden Konsequenzen geht. Ähnliches gilt für die theoretische Vorhersage solcher Großkatastrophen: Die Theorie kann das Auftreten solcher Ereignisse berechnen und damit beweisen, dass ein technisches System unsicher ist. Die Theorie kann aber aus naheliegenden Gründen nicht den Gegenbeweis führen, dass ein technisches System sicher ist.

Bisher sind wir bei unseren Überlegungen davon ausgegangen, dass das zulässige Risiko zum einen konstant und zum anderen bekannt ist. Dann kann man bei gegebenem Risiko die Konsequenz bei Versagen eines Bauwerkes ermitteln. Daraus ergibt sich dann eine Wahrscheinlichkeit, mit der das Bauwerk höchstens versagen darf, und nach dieser Wahrscheinlichkeit kann dann mittels gängiger Methoden der Ingenieurwissenschaften das Bauwerk gegen Versagen dimensioniert werden. Ist beispielsweise das ermittelte Risiko zu hoch, dann können verschiedene technische Maßnahmen identifiziert werden, um dieses zu senken. Für jede derartige Maßnahme kann ermittelt werden, um wie viel dadurch das Risiko vermindert wird und was eine solche Maßnahme kosten würde. Dann kann man mit den kostengünstigsten Maßnahmen versuchen, das gewünschte Risiko einzustellen. Voraussetzung für diese Vorgehensweise ist aber ein gegebenes Risiko, und damit verbunden ist der Begriff der Risiko-Akzeptanz. Das grundlegende Problem der praktischen Sicherheitstechnik besteht nun darin, dass es für verschiedene Ereignisse in unserer Gesellschaft eine sehr unterschiedliche Risiko-Akzeptanz gibt. Das bedeutet, dass das Risiko eben nicht konstant ist, sondern starken gesellschaftlichen Schwankungen unterworfen ist. Dieser Umstand macht eine rationale Risikobewertung aus technischer Sicht nahezu unmöglich, und das ist im Prinzip eine der Schwächen der rationalen Sicherheitstechnik. Grundsätzlich kann man sagen, dass *»die Gesellschaft das Sicherheitsniveau, aus dem eine bestimmte Mortalitätsrate resultiert, akzeptiert, wenn die Unfälle jeweils einzelne Menschen betreffen, dass sie aber bei gleicher Mortalitätsrate das Sicherheitsniveau für zu niedrig hält, wenn durch einen Unfall jeweils eine größere Zahl von Menschen gleichzeitig ums Leben kommt.«*⁸

Je größer die Konsequenz eines Ereignisses ist, desto geringer wird das gesellschaftlich akzeptierte Risiko, auch wenn die daraus resultierenden Mortalitätsraten exakt gleich sind. Nach unseren Beobachtungen wird dieser Trend zusätzlich verschärft, wenn zufälligerweise mehrere schwere Unglücke in relativ kurzer Zeit (was statistisch immer möglich ist) auftreten. Nach unseren Beobachtungen wird die Fluktuation der Risiko-Akzeptanz weiterhin dadurch verstärkt, dass durch die stetige informationstechnische Vernetzung der Gesellschaft viele teilweise unreflektierte oder unpräzise Informationen von Unfällen auf die Gesellschaft einwirken, die gar nicht mehr rational verarbeitet werden können. So zeigte die Diskussion zur COSTA CONCORDIA in den Medien und gerade auch im Internet ein erschreckendes Defizit an Fachwissen bei einer nahezu ungehemmten Diskussionsfreudigkeit. Das zeigt, dass die Risiko-Akzeptanz auch stark durch die Vermutung geprägt werden kann, dass bereits relativ geringe Investitionen zu einer erheblichen Verbesserung der Sicherheit führen würden, auch wenn dies die Allgemeinheit mangels Fachwissens gar nicht bewerten kann. Für uns Ingenieure besteht dann die Gefahr, dass solche Diskussionen zu politischem Druck aufgebaut werden, der dann zu übereilten und technisch unbedachten Änderungen von Sicherheitsregeln führt.

8 Krappinger, 23. Fortbildungskurs IfS.

Es sollte der Vollständigkeit halber noch erwähnt werden, dass die Risiko-Akzeptanz auch individuell starken Schwankungen unterworfen ist: So ist bei freiwillig eingegangenen Risiken (z.B. Rauchen, Extremsportarten etc.) die akzeptierte Mortalitätsrate etwa 1000-mal größer als bei Risiken, die unfreiwillig übernommen werden.⁹

Wegen dieser irrationalen Risikobewertung findet daher das kontinuierliche Töten von jeweils sehr wenigen Menschen durch technische Systeme eine höhere gesellschaftliche Akzeptanz als das Riskieren eines sehr unwahrscheinlichen Unfalles mit möglicherweise¹⁰ sehr vielen Toten. Diese aus Sicht eines Ingenieurs falsche Grundhaltung der Gesellschaft führt dazu, dass wir in der Sicherheitstechnik letztlich die falschen Akzente setzen. Das erklärt, warum wir die vielen Toten in der Fischerei akzeptieren, die wenigen Toten bei der COSTA CONCORDIA aber nicht. Wenn man ferner zu der Überzeugung gelangt, dass die CO₂-Emissionen die größte Bedrohung für die Menschheit bedeuten, dann wird auch verständlich, warum man eine Erhöhung der Emissionen nicht akzeptiert, untermotorisierte Schiffe, die möglicherweise mit Windmühlen kollidieren, aber schon.

III. Zum aktuellen Sicherheitsniveau von großen Kreuzfahrtschiffen

1) Vorbemerkungen

Bevor auf einige Aspekte der Sicherheit bei großen Kreuzfahrtschiffen eingegangen wird, möchte der Autor eine grundsätzliche Bemerkung machen. Bei allen von uns bisher untersuchten Schiffsunfällen sowie bei allen uns weiterhin in Details bekannten Unfällen war es immer so, dass das Schiff aufgrund einer komplexen Versagenskette verunfallt ist. Der Unfall hätte bei jedem Glied der Kette gestoppt werden können, und dann wären keine Menschen ums Leben gekommen. Es hat sich ferner gezeigt, dass jedes einzelne Glied der Ereigniskette nur deshalb möglich war, weil geltende Regeln der Technik nicht eingehalten worden sind¹¹ oder weil massiv gegen diese verstoßen worden ist. Es ist daher aus Sicht eines Ingenieurs deutlich effizienter, das Nichteinhalten von Regeln oder den Verstoß gegen solche konsequent zu ahnden, als dieses nicht zu tun und statt dessen einfach die Regeln zu verschärfen.¹² Im Folgenden wird daher nur das Sicherheitsniveau der Schiffe aufgrund der geltenden Regeln bewertet.

9 Kappinger, 23. Fortbildungskurs IfS.

10 Gerade bei der COSTA CONCORDIA sind ja vergleichsweise wenige Menschen ums Leben gekommen.

11 Im Gegensatz zu Juristen kennen Ingenieure den Begriff »höhere Gewalt« nicht, denn jeder Unfall ist eindeutig physikalischen Gesetzen zuzuordnen, deren Anwendung den Unfall erklären oder vermeiden kann.

12 Wir verweisen an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich auf den Kenterunfall des BT WALDHOF.

2) Bau und Konzeption der Schiffe

Hier sollen einige Aspekte der Sicherheit vom großen Kreuzfahrtschiffen behandelt werden. Es wurde bereits die Behauptung aufgestellt, dass die Sicherheit der großen Kreuzfahrtschiffe bereits einen so hohen Stand erreicht hat, dass eine weitere Verbesserung zwar deutlich höhere Kosten bedeutet, aber kaum einen messbaren Einfluss auf die potentiell zu Tode kommenden Menschen hat. Dies gilt bezüglich Bau und Konzeption der Schiffe. Die verunfallte COSTA CONCORDIA mag als relativ neues Schiff betrachtet werden, sie kam 2005 in Fahrt und hatte bezüglich ihrer Konzeption ein als ausreichend erachtetes Gesamtsicherheitsniveau.¹³ Seit der Ablieferung der COSTA CONCORDIA sind nun folgende neue Sicherheitsregeln erlassen worden, die für heutige Schiffe anzuwenden sind:

- Die neuen Lecksicherheitsregeln seit 2009 verlangen die Betrachtung von bis zu 60m langen Beschädigungen (bei der COSTA CONCORDIA waren es 12 m). Von allen denkbaren Beschädigungsszenarien muss ein modernes Kreuzfahrtschiff etwa 90 % mit strengen Auflagen bestehen, nach den alten Regeln waren dies ungefähr 30 %.¹⁴ Ferner betrachten die neuen Regeln die explizite Untersuchung von Bodenschäden, was vorher nicht der Fall war. Als Konsequenz werden erheblich mehr wasserdichte Schotte in die Schiffe eingebaut, und die Stabilität ist erheblich höher. Diese Regeländerung ist nicht aufgrund eines Unfalles eingeführt worden, sondern proaktiv.¹⁵
- Seit kurzem wird von Passagierschiffen verlangt, dass auch im Schadensfall alle wichtigen Systeme noch funktionieren, also Hauptantrieb, Energieversorgung, Klimaanlage etc.¹⁶ Alle wichtigen Anlagen müssen also redundant ausgeführt werden. Gleichzeitig muss sichergestellt sein, dass bei Ausfall einer Feuerzone alle Passagiere in den benachbarten Feuerzonen untergebracht werden können. Auch diese Regel wurde proaktiv eingeführt.

Diese beiden Verschärfungen der Vorschriften bedeuten für Neubauten enorme Zusatzkosten, trotzdem ist der Sicherheitsgewinn statistisch überschaubar: Denn die Regeln sind nur auf Neubauten anzuwenden, ein Kreuzfahrtschiff ist aber bis zu 30 Jahre und länger im Einsatz. Bis die Regeländerung also voll greift, müssen erst alle vorhandenen Schiffe vom Markt genommen werden. Man erkennt daran sofort, dass ein höherer Sicherheitsgewinn bei viel geringeren Kosten erzielbar wäre, wenn man sich auf technische Nachrüstungen der *vorhandenen Altonnage* fokussieren würde. Dass das im Prinzip möglich ist, hat die EU mit dem sogenannten Stockholmer Abkommen nach dem Unglück der ESTONIA gezeigt.

13 Wenn man von dem weiter unten diskutierten Problem der Schottschiebetüren absieht.

14 Siehe Krüger/Valanto. EMSA Study on the Damage Stability of RoPax-Vessels.

15 Bei kleineren Schiffen ist dagegen das Sicherheitsniveau durch diese Entwicklungen massiv gesunken.

16 Das sind die sogenannten SAFE- Return- To- Port- Regeln bei der IMO.

Ganz wichtig ist in diesem Zusammenhang auch die Tatsache, dass große Passagierschiffe praktisch nur von europäischen Bauwerften gebaut werden, die einen hohen Standard und eine große technische Kompetenz haben.

3) Evakuierung der Schiffe

Ein Problem stellt die (geordnete) Evakuierung solcher Schiffe dar. Das wird ja auch in der Öffentlichkeit immer wieder als Argument herangezogen, um die großen Passagierschiffe konzeptionell in Frage zu stellen.¹⁷ Alle Experten sind sich aber in der Frage einig, dass der Fall der Evakuierung eines solchen Schiffe überhaupt nicht eintreten darf, weil es ausgeschlossen scheint, ein solches Schiff unter realen Bedingungen (Seegang, Schlagseite, etc.) überhaupt geordnet evakuieren zu können. Selbst wenn man ein solches Schiff unter vollkommen idealen Bedingungen evakuieren müsste, würden vermutlich einige Passagiere durch Herzversagen oder körperlicher Überanstrengung etc. sterben. Wenn die Bewegung der Menschen an Bord durch Schiffsbewegungen oder eine Schlagseite behindert wird, dürften noch deutlich mehr Tote wahrscheinlich sein. Daher ist es eine zentrale Herausforderung der Schiffstechnik

- ein großes Passagierschiff unter allen erdenklichen Umständen schwimmfähig zu halten.
- Entscheidungshilfesysteme für die Besatzung zu entwickeln, die eindeutig ermitteln, ob ein Schiff evakuiert werden muss.

Die Evakuierung wird aber aus technischer Sicht nicht grundsätzlich schwieriger, weil mehr Menschen an Bord sind. Im Gegenteil ist die Wahrscheinlichkeit, dass ein Schiff aufgrund eines Schadensereignisses evakuiert werden muss, für ein großes Schiff eher geringer als für ein kleines Schiff. Ein Problem ist eher die Frage, wie die Menschen aus den sehr großen Rettungsbooten dann wieder abgeholt werden können.

4) Offenfahren von Schottschiebetüren

Schottschiebetüren stellen ein bekanntes und zugleich leidiges Problem dar. Solche Türen bedeuten Durchbrüche durch ein wasserdichtes Schott und sind im Prinzip zu vermeiden. Das bedeutet, dass man theoretisch stets bis zum Schottendeck hochsteigen müsste, um von einer wasserdichten Abteilung in eine andere zu gelangen. Das ist im praktischen Schiffsbetrieb lästig, und daher werden in nahezu alle wasserdichten Schotte Türen eingebaut, allerdings mit der Maßgabe, diese auf See geschlossen zu fahren. Leider ist es möglich, von bestimmten Flaggenstaaten Ausnahmegenehmigungen für das Offenfahren von solchen Türen zu erlangen, und

17 Interessanterweise werden gerade die großen Kreuzfahrtschiffe als besonders umweltfreundlich angesehen, weil der CO₂- Ausstoß *je Passagier* so gering ist. Damit erzwingen die Umweltregeln der IMO gerade die besonders großen Kreuzfahrtschiffe, welche dann von den Sicherheitsregeln der IMO in Frage gestellt werden.

daher werden manche Türen auf See aufgefahren. Dies wiederum verstärkt die Neigung, solche Türen einzubauen, anstatt durch eine sorgfältig durchdachte Raum- und Prozessplanung möglichst viele solcher Türen a priori zu vermeiden. Und es werden wohl auch Türen offengefahren, obwohl keine explizite Ausnahmegenehmigung vorliegt. Anders ist es nämlich nicht zu erklären, dass bei allen von uns untersuchten Schiffsunfällen erst durch das Offenfahren von Schottschiebtüren eine Situation entstanden ist, die dann letztlich zum Untergang des Schiffes geführt hat. Es versteht sich von selbst, dass es technisch keinen Sinn ergibt, von einem Konstrukteur den Einbau eines wasserdichten Schotts zu fordern, dieses aber mit einer Tür zu versehen, die dann im Schadensfalle offen ist.

Ärgerlich ist, dass die neuen, seit 2009 in Kraft befindlichen Lecksicherheitsregeln weniger eindeutig sind mit dem möglichen Offenfahren von Schottschiebetüren als die vorherigen Regeln. Dabei beziehen sich die neuen Regeln bei Bau und Konstruktion der Schiffe auf Neubauten nach 2009, bezüglich der operativen Vorschriften aber auf alle Schiffe. Damit ist es nun möglich, unter Hinweis auf die neuen Regeln das zusätzliche Offenfahren von Türen auf Schiffen genehmigt zu bekommen, die vor 2009 gebaut wurden und welche die weniger strengen Regeln bezüglich der Konstruktion der Schiffe erfüllen mussten.¹⁸ Das ergibt eine auch für Laien sofort einsichtige Reduktion des Sicherheitsniveaus. Besser wäre es hier, eine klare Linie zu fahren, den Einbau der Türen durch ein intelligentes Design zu minimieren und das Offenfahren auf See sehr restriktiv zu handhaben. Allerdings muss auch gesagt werden, dass es verantwortungsvolle Reedereien im Kreuzfahrtgeschäft gibt, die konsequent ihre Türen geschlossen fahren.

IV. Aktuelle Herausforderungen in der Schiffssicherheit

Es wurde durch die Ausführungen deutlich, dass der technische Stand der großen Passagierschiffe bezüglich deren Konstruktion sehr weit fortgeschritten ist. Der Autor kann aus derzeitiger Sicht kein sinnvolles Verbesserungspotential für die Konstruktion solcher Schiffe erkennen. Es ist aber nicht so, dass aktuell keine Herausforderungen in der Schiffssicherheit existieren, im Gegenteil, man kann diese nur nicht an den großen Kreuzfahrtschiffen festmachen. Folgende Defizite sieht der Autor aufgrund seiner bisherigen Untersuchungen:

- Das bestehende Sicherheitsniveau für RoRo- Fahrgastschiffe muss unbedingt erhalten bleiben. Das heißt, dass die nach dem Untergang der ESTONIA eingeführte EU-Direktive 2003/25/EC (bekannt als Stockholmer Abkommen) nicht einfach abgeschafft werden darf. Formal bedeutet ein regionales Abkommen offenbar einen Verstoß gegen das Völkerrecht, weswegen aus politischen

¹⁸ In der Tat wurden im Januar 2009 bei den Verwaltungen sehr viele Anträge zum Offenfahren von wasserdichten Schottschiebetüren gestellt.

Gründen diese Sicherheitsregel abgeschafft werden soll. Zur Zeit ist aber nicht erkennbar, dass etwas sicherheitstechnisch Vergleichbares im Entstehen ist.

- Es muss dringend eine mindestens erforderliche Antriebsleistung gefordert werden, um Schiffe im scheren Wetter noch steuern zu können. Diese muss die derzeitigen Deckelungen durch den EEDI aufheben. Besonders betroffen sind hier alle Schiffe für Kurzstreckenverkehre (also Fähren, RoRo- Schiffe, Feeder, etc.
- Als während der Wirtschaftskrise 2008 kaum Ladung für die Containerschiffe verfügbar war, hat sich gezeigt, dass auf teilbeladenen Containerschiffe im schweren Wetter so hohe Beschleunigungen auftraten, dass Besatzungsmitglieder auf der Brücke zu Tode gekommen sind. Es ist daher erforderlich,¹⁹ auch die maximale Stabilität von Schiffen sinnvoll zu regeln.
- Es muss verbindliche Minimalstandards für Fischereifahrzeuge geben, diese müssen auch konsequent überwacht werden.
- Es muss gefordert werden, dass Schottschiebetüren konsequent zugefahren werden und Ausnahmegenehmigungen nur von qualifizierten Verwaltungen nach eingehender technischer Prüfung erteilt werden.

V. Quellenangaben (weitere Literatur auf www.ssi.tu-harburg.de):

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung: Untersuchungsbericht 510/08: Tödlicher Personenunfall an Bord des *CMS CHICAGO EXPRESS* während des Taifuns HAGU-PIT am 24. September 2008 im Seegebiet vor Hongkong

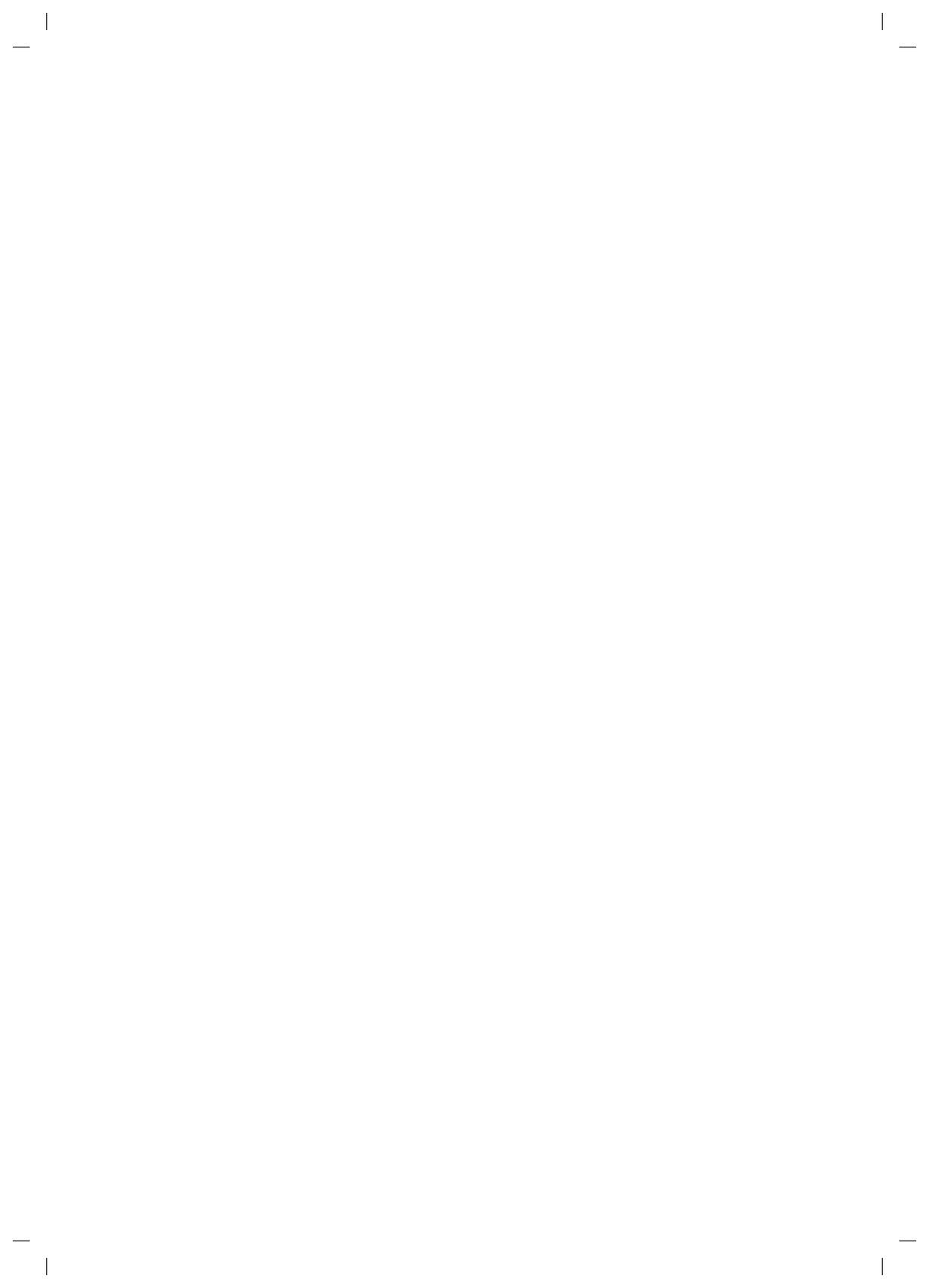
Krappinger, O.: Sicherheitsphilosophie und Sicherheitskonzepte. In: 23. Fortbildungskurs, Institut für Schiffbau, Universität Hamburg, 1987

Krüger, S. Determination of the Safety Levels of the Ship Designs EMSA1 and EMSA2 based on a Monte Carlo Approach, Bericht Nr. 09-625015HSVA, Technische Universität Hamburg-Harburg, Institut für Entwerfen von Schiffen und Schiffssicherheit. In: HSVA- Bericht 1669.

Krüger, S., Pundt, L.: Analyse und Bewertung des gegenwärtigen Zustandes der Schiffssicherheit. Studie im Auftrag der Delegation DIE LINKE in der Fraktion GUE/NGL im Europäischen Parlament.

Wand, C.: Manövrieren in schwerem Wetter. Schiff und Hafen, Oktober 2010, S. 110

19 Siehe C. Wandt, Hansa sowie BSU/Chicago Express.



Sicherheit auf Kreuzfahrtschiffen – modus operandi post Costa Concordia und Entwicklungen in der Schiffssicherheit

André Mahr
Director Fleet Management, AIDA Cruises

Einführung

Die Kreuzfahrtindustrie ist einer der am stärksten regulierten Wirtschaftsbereiche. Die Branche zeichnet sich durch höchste Sicherheitsstandards aus. Wie das Concordia-Unglück jedoch gezeigt hat, kann es trotz dieser hohen Standards und des Einsatzes modernster Sicherheitstechnik keine hundertprozentige Sicherheit geben.

Seit dem Unfall der Costa Concordia am 13.01.2012 ist das Thema der Schiffssicherheit verstärkt in den Fokus der breiten Öffentlichkeit gerückt. Im Zentrum der Diskussionen steht insbesondere die Frage, wie das Sicherheitsmanagement von Passagierschiffen sowie die Sicherheits- und Ausbildungsstandards weiter verbessert werden können.

Was muss getan werden bzw. wurde bereits unternommen, damit sich ein solches Ereignis nicht wiederholen kann?

I. Maßnahmen der CLIA zur Förderung einer sicheren und verlässlichen Passagierschiffahrt

Die internationale Vereinigung der Kreuzfahrtindustrie, kurz CLIA, wurde 1975 gegründet. Sie ist heute der weltweit größte Verband der Kreuzfahrtindustrie mit Vertretungen in Nord- und Südamerika, Asien, Australasien und seit Dezember 2012 in Europa (ehemals ECC).

Im Januar 2012 hatte die CLIA, als Reaktion auf die Havarie der Concordia, mit dem »Global Cruise Industry Operational Safety Review« (OSR) eine umfassende Sicherheitsüberprüfung aller kritischen menschlichen Faktoren und operativen Aspekte der maritimen Sicherheit initiiert. Im Rahmen der OSR hat die Kreuzfahrtindustrie mit Unterstützung durch eine unabhängige Expertengruppe mit umfangreichen Erfahrungen in der Seefahrt, in Regulierungsfragen und in der Unfallanalyse bereits zahlreiche neue Sicherheitsleitlinien eingeführt. Jede dieser

Richtlinien geht über die bereits existierenden strengen internationalen regulatorischen Vorgaben hinaus und wurde von den CLIA-Verbandsmitgliedern übernommen.

Die im Rahmen der OSR entwickelten Richtlinien betreffen konkret die Themen Seenotrettungsübung, Personalzugang und Betriebsabläufe auf der Brücke, Bereitstellung und Verstauen von Rettungswesten, Übungen zur Beladung von Rettungsbooten, Erfassung der Staatsangehörigkeit von Passagieren für Such- und Rettungskräfte sowie die Sicherung schwerer Objekte an Bord.

Im Folgenden möchte ich auf die einzelnen Maßnahmen im Detail eingehen.

1. Abänderung der Musterungsabläufe und Notfallinstruktionen für Passagiere und Besatzungen

SOLAS, das internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, regelt als UN-Konvention zur Schiffsicherheit unter anderem im Kapitel III, Reg. 8 und 19, wie Musterungsabläufe ausgeführt und Notfallinstruktionen für Passagiere bereitgestellt werden müssen.

Diese Prozesse wurden verifiziert. Folgende Elemente befinden sich in der Umsetzungsphase bzw. wurden bereits umgesetzt:

- a) Zeitpunkt und Anlegeanweisung der Rettungswesten
Ähnlich, wie in der Luftfahrtindustrie wird das Anlegen der Rettungsweste jedem Passagier detailliert beschrieben und klar erklärt, wann diese anzulegen ist.
- b) Beschreibung der Notsignale an Bord und Handlungen beim Eintreten eines Notfalles
- c) Stauort der Rettungswesten
Es wurde festgelegt, dass für alle Schiffsneubauten der Ort der Rettungswesten für Passagiere sich in der Nähe deren Musterstationen befindet.
- d) Musterort und Notfallsignale
Weiterhin wurde beschlossen, dass der Ort der Musterung für Passagiere detaillierter beschrieben wird. Die wichtigsten Notsignale an Bord eines Passagierschiffes werden klarer herausgestellt und erläutert.
- e) Musterungsprozess
Der Prozess der Musterung und der Zählung aller Passagiere wurde hinterfragt und als Ergebnis der Prüfung neu organisiert. Elektronische Verfahren der Passagierzählung sollen zukünftig eine herausragende Rolle spielen, so dass eine mögliche Evakuierung eines Schiffes schneller erfolgen kann.
- f) Notfallinformationen
Die Sicherheitsdurchsagen an Bord der Schiffe wurden überarbeitet und wichtige Informationen eindeutig herausgestellt. Sicherheitsinformationen werden mittels Durchsage, als Video oder Handfaltblatt an die Passagiere gegeben.

- g) Vorgänge im Evakuierungsfall
Gäste an Bord eines Passagierschiffes werden näher darüber aufgeklärt, was sie tun müssen, wenn der Kapitän das Verlassen des Schiffes anzeigt. Es wird dargelegt, wo an Bord weitere Informationen gefunden werden können und wer bei Fragen zur Schiffssicherheit direkt als Ansprechpartner an Bord fungiert. Weiterhin werden wichtige Details zum Brandschutz gegeben und Rettungswege an Bord erklärt.
 - h) Schiffsmanifeste
Die Schiffsmanifeste wurden um weitere Angaben der Passagiere, wie z.B. deren Nationalität, erweitert. Die Manifeste werden an eine zentrale Stelle an Land innerhalb der Sicherheitsabteilung der Reederei spätestens 30 Minuten nach Auslaufen übermittelt und vorgehalten.
2. Zugang zur Brücke
Der Zugang zur Schiffsführungszentrale (Brücke) wurde klar geregelt und limitiert. So ist auf See in neuralgischen Seegebieten der Zugang zur Brücke nur noch den Personen gestattet, die dort Wachdienst leisten oder eine bestimmte Arbeit verrichten. Damit werden die Regeln nach dem ISPS-Code, dem Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen, in seiner jetzigen Fassung selbstverpflichtend weiter verschärft.
 3. Musterung der Passagiere
Nach SOLAS wird die Musterung und Zählung aller Passagiere innerhalb 24 Stunden nach Einschiffung vorgeschrieben.
Dieser Vorgang wurde deutlich verschärft, indem jetzt alle Passagiere noch vor Auslaufen des Schiffes im Wechselhafen mit den Notfallabläufen während der Musterung vertraut gemacht werden.
 4. Kapazitätstest für Rettungsboote
Neu ist weiterhin, dass zweimal jährlich durch die Besatzung eine Übung durchgeführt wird, die eine volle Auslastung eines Rettungsbootes beinhaltet. Dabei muss ein Rettungsboot durch die Besatzung mit angelegter Rettungsweste bis zur vollen Kapazität bestiegen werden.
 5. Sicherung schwerer Gegenstände an Bord
Schwere Objekte an Bord, wie zum Beispiel Massageliegen, Sportgeräte, Pianos etc., vor allem auf den oberen Decks eines Schiffes, werden mit dem Schiffskörper fixiert. Regelmäßige Inspektionen stellen sicher, dass vor allem in schwerer See ein Verrutschen dieser Gegenstände vermieden wird und damit Verletzungen bei Passagieren als auch Schäden am Schiff vorgebeugt werden können.
 6. Reise- und Passageplanung
Die Reise- und Passageplanung, die sich an SOLAS V, Reg. 34 und die IMO-Resolution A.893(21), orientiert, wurde verifiziert und neu beschrieben. Sämtliche Passage- als auch Voyage-Pläne müssen vor Auslaufen des Schiffes vorliegen und werden geprüft.

Bei AIDA Cruises werden zukünftig diese Pläne an Land entwickelt und durch die Schiffsführungen gegengeprüft und abschließend vom Kapitän bestätigt.

II. Der Mensch als tragender Baustein des Sicherheitskonzeptes und Formung einer Sicherheitskultur

Am Beispiel von AIDA Cruises möchte ich Ihnen darlegen, wie ein ganzheitliches Sicherheitskonzept, beginnend mit einer gezielt auf die Anforderungen der modernen Kreuzschifffahrt ausgerichteten Aus- und Weiterbildung von nautischen und technischen Fach- und Führungskräften bereits heute in der Praxis gelebt wird.

Mit der AIDA Academy verfügt das Kreuzfahrtunternehmen bereits seit vielen Jahren über ein eigenes Ausbildungs- und Trainingszentrum. Aktuell absolvieren 165 junge Menschen eine Ausbildung oder ein Studium mit nautisch-technischer Ausrichtung bei AIDA Cruises und werden an der AIDA Academy in kreuzfahrtspezifischen Themen qualifiziert.

Am 05. September 2012 eröffnete AIDA Cruises mit CSMART Rostock (Centre for Simulator Maritime Training) an der AIDA Academy das erste Zentrum für maritimes Simulator- Training in Deutschland, welches speziell auf die Qualitätsanforderungen in der Aus- und Weiterbildung und somit die Sicherheit der Kreuzschifffahrt ausgerichtet ist.

AIDA Cruises investiert hier speziell in die Aus- und Weiterbildung der nautischen und technischen Führungskräfte. Gut ausgebildetes Personal ist ein wichtiger Garant für die Sicherheit unserer Gäste und Crew. Wir erwarten von unseren Offizieren, neben einer erstklassigen nautischen und technischen Ausbildung, insbesondere mentale Stärke und Teamgeist. Jeder muss in der Lage sein, mögliche Notfallsituationen in kürzester Zeit zu erfassen und die richtigen Entscheidungen treffen zu können. Deshalb sind in die Trainingsinhalte auch neueste wissenschaftliche Erkenntnisse aus der Luftfahrt und anderer sicherheitssensiblen Industrien eingeflossen.

CSMART Rostock an der AIDA Academy ist, neben CSMART Almere in den Niederlanden, das zweite Simulatortrainingszentrum innerhalb Europas.

Der sogenannte Full-Mission-Bridge-Simulator ist eine Nachbildung der Brücke von AIDAblu, welche 2010 in Dienst gestellt wurde.

Zum ganzheitlichen Sicherheitskonzept des maritimen Simulatortrainingszentrums gehört ebenfalls eine Maschinenraumsimulation auf der Basis der SIEMENS-Steuerung an Bord der AIDA Schiffe.

Auf den 220 Grad Panorambildschirmen können Manöver unter Berücksichtigung von Einflussfaktoren wie z.B. Seegang, Wind, Strömung, verschiedene Lichtverhältnisse, oder Niederschlag 1:1 simuliert werden. Trainiert wird in weltweiten Fahrtgebieten von AIDA Cruises, u.a. in den Häfen Hamburg, Bangkok und New York aber in vielbefahrenen Gebieten wie der Kadettrinne, der Straße von Dover oder dem Bosphorus.

Ziel ist es somit nicht nur, Offiziere erstklassig in Brücken- und Navigationsabläufen zu schulen, sondern mögliche Notfälle i.V.m. maschinentechnischen Besonderheiten, so zu trainieren, dass in einem Ernstfall Handlungen eingeübt und die Offiziere auf Notmanöver vorbereitet sind.

Zu diesem Zweck wurden die gesamten Brückenabläufe, wie sie bisher in der Schifffahrt bekannt sind, umgestellt. Ähnlich wie in der Luftfahrt ist zukünftig ein teamorientierter Ablauf von Schiffsmanövern in verschiedenen Verkehrslagen auf allen Schiffen der AIDA Flotte Standard, wobei der Kapitän sich als Teil des Brückenteams versteht. Er ist also nicht zwingend Handelnder, z.B. beim An- oder Ablegemanöver. Konkrete Aufgaben der Offiziere sind nicht mehr positions- sondern funktionsbezogen.

Kernelemente des neuen Bridge Ressource Management sind:

1. Die klassische Manöverenteilung auf Brücken wurde funktionsbezogen umgestellt. Das heißt, dass der Rang und die Position eines Offiziers eine untergeordnete Rolle spielen und neue Funktionen das Team- und Mehraugen-Prinzips eingeführt wurden. Somit gibt es bei Brückenmanövern die Funktion des Navigators, des Co-Navigators, des Operations Director, des Administrators und – wie bisher auch – den Rudergänger und den Ausguck.
2. Die Brückenbesetzung orientiert sich jetzt an den Herausforderungen des jeweiligen Fahrtgebietes, den damit verbundenen möglichen Risiken und Arbeitsbelastungen. Im neu entwickelten Passage- und Voyage Plan werden konkrete Zeiten definiert, wann eine erhöhte Aufmerksamkeit von Nautischen Offizieren erforderlich ist. Reiserouten werden in green, yellow oder red Bridge Manning Levels eingeteilt, um eine optimale Besetzung der Schiffsbrücke sicherzustellen.
3. Ziel der »Closed Loop Communication« ist es, Missverständnisse, Kommunikationsfehler, die Fehlinterpretationen einer Handlung zu Folge haben können, auszuräumen. Befehle, Anordnungen, Anweisungen und Aussagen, die getätigt wurden, werden vom Empfänger wiederholt und vom Geber erneut bestätigt.
4. »Thinking aloud« ist ein weiterer Baustein des neuen Bridge Team Managements. Kern dieser Philosophie ist, dass alle Handlungen vom Navigator laut ausgesprochen werden, bevor sie durchgeführt werden. Somit kennt z.B. der Co-Navigator die beabsichtigte Handlung des Navigators und kann intervenieren, sollte eine geplante Handlung unklar sein.
5. »Challenging«: Jeder Kapitän oder Offizier kann Fehler begehen oder Fehlentscheidungen treffen. Daher ist es essentiell, dass alle Offiziere des Brückenteams gegebene Anweisungen laut hinterfragen dürfen, sollten diese zweifelhaft, unklar oder möglicherweise sogar falsch sein bzw. wenn von einem geplanten Manöver abgewichen wird. Der Kapitän ist dafür verantwortlich, dass dieses »Hinterfragen« als Teil der Sicherheitskultur auf der Brücke aktiv gelebt wird.
6. »Briefings/Debriefings« sind wichtige Instrumente, um ein Brückenteam auf nachfolgende Manöver vorzubereiten bzw. bereits abgeschlossene Manöver qualitativ auszuwerten. Somit wird sichergestellt, dass alle an der Operation

beteiligten Offiziere detailliert über Handlungsabläufe informiert sind und diese im Gespräch direkt ausgewertet und besprochen werden. Weiteres Ziel der Briefings/Debriefings ist es, Informationen zu sammeln, um Abläufe der Navigation innerhalb anspruchsvoller Fahrtgebiete sicher zu gestalten.

7. Weitere wichtige Elemente des Bridge Team Managements sind die direkte und effektive Zusammenarbeit mit dem Lotsen, der in das Brückenteam eingliedert wird, nautische Besprechungen des Brückenteams und die Aufarbeitung und Verbesserung von operativen Prüflisten (checklists). Ein »Situation Report (SITREP)« ist gefordert, sobald ein Offizier des Teams sich z.B. über die aktuelle nautische Situation nicht im Klaren ist oder sich eine Situation im Schiffsbetrieb einstellt, die eine erhöhte Aufmerksamkeit und somit eine Verstärkung des Brückenteams erfordert.

Das Zusammenspiel der persönlichen beruflichen Entwicklung innerhalb der Reederei AIDA Cruises zeigt sich nicht nur in den bereits genannten Themenfeldern Aus- und Weiterbildung sowie Neuformung des Bridge Ressource Management, sondern bereits auch bei der Auswahl der Offiziere. Alle Kandidaten, die sich als nautischer Offizier bewerben, durchlaufen vor der Einstellung ein sogenanntes Assessment Center. Während dieses Auswahlverfahrens werden Kernkompetenzen und Fachkenntnisse der Aspiranten abgefragt und u.a. ein sogenannter »stress scope resistant«-Test durchgeführt. Ebenso werden alle Offiziere und Ingenieure, die Führungsverantwortung im Bordbetrieb übernehmen sollen, an einem unabhängigen Institut in Halmstad/Schweden einem Eignungstest durchlaufen, um Kernkompetenzen der Aspiranten zu ermitteln und um mögliche Handlungsfelder für die weitere Entwicklung im Karriereweg zu gewinnen.

Am Beispiel von AIDA Cruises habe ich Ihnen dargelegt, wie ein ganzheitliches Sicherheitskonzept, beginnend mit der gezielt auf die Anforderungen der modernen Kreuzschifffahrt ausgerichteten Aus- und Weiterbildung von Nautischen und technischen Fach- und Führungskräften bereits heute in der Praxis gelebt wird. Nicht nur der weitere Ausbau der Sicherheitstechnik, sondern vor allem teamorientiertes Handeln und die klare Definition dieser Abläufe für die Offiziere und Ingenieure an Bord in Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen an Land werden wir weiter vertiefen und ausbauen. Die Verfolgung des beschriebenen ganzheitlichen Ansatzes eines stringenten und nachhaltigen Sicherheitsmanagement-Systems ist die Basis der neuen Sicherheitskultur von AIDA Cruises.

SOLAS, ISM- und ISPS-Code sowie deren Weiterentwicklung in den internationalen Fachgremien bleiben für uns als Reeder selbstverständlich Kern unseres Sicherheitsmanagements.

Costa Concordia – unvorhersehbarer Einzelfall oder »typisches« Beispiel für menschliche und organisatorische Faktoren als Unfallursache bei Seeunfällen?

Prof. Dr.-Ing. Jens-Uwe Schröder-Hinrichs
Head of Maritime Safety and Environmental Administration, World Maritime University, Malmö, Schweden

Einleitung

Die Grundberührung der »Costa Concordia« am 13. Januar 2012 und der sich daraus ergebende, anschließende Wassereinbruch führten zu einer Notsituation, für die das Schiff nicht konzipiert war. Bei dem daraus resultierenden Totalverlust sind 32 der 4252 Personen an Bord zu Tode gekommen. Dieser Unfall, der fast genau 100 Jahre nach dem Untergang der »Titanic« geschehen ist, führt auf eine sehr dramatische Art und Weise vor Augen, dass auch in Zeiten vermeintlicher technischer Überlegenheit über die Risiken, der sich die Schifffahrt täglich stellen muss, ein gewisses Restrisiko nie ganz ausgeschlossen werden kann. Obwohl seit den Tagen der »Titanic« eine enorme Entwicklung im Bereich des Schiffbaus, der Technologie und Ausrüstung moderner Schiffe stattgefunden hat, gibt es doch immer wieder Unfälle, bei denen häufig durch ein Zusammenspiel von Faktoren im menschlichen und organisatorischen Bereich ein Gefahrenpotential freigesetzt wird, das sich mit allen noch so sorgfältig und gewissenhaft konzipierten Sicherheitssystemen an Bord nicht mehr beherrschen lässt. Kennzeichnend für diese Art von Unfällen ist, dass sie in der Kombination der Faktoren, die zum Eintritt der Notsituation führte, als sehr unwahrscheinlich galten und in ihrer weiteren Entwicklung durch eine Verkettung von ebenfalls als unwahrscheinlich eingeordneten Begleitumständen in Situationen mündeten, für die die betroffenen Schiffe nicht gebaut waren. Das hat sich seit dem Untergang der »Titanic«, der nur ein Beispiel für diese Art von Unfällen darstellt, nicht geändert. Es ist deshalb sehr bedauerlich, dass sich trotz aller bereits geschilderten technischen Entwicklungen in den letzten 100 Jahren, gewisse Einflussgrößen auf Unfallentwicklungen in der Schifffahrt, die ihre Ursachen im menschlichen und organisatorischen Bereich haben, nicht abstellen ließen. So finden sich, soweit man dies zum gegenwärtigen Zeitpunkt bei den noch nicht abgeschlossenen Untersuchungen überhaupt schon

sagen kann, bei der »Costa Concordia« durchaus einige Parallelen zu den menschlichen und organisatorischen Faktoren, die auch beim Untergang der »Titanic« beteiligt gewesen sind. Die »Costa Concordia« und die »Titanic« sind dabei keine Ausnahmefälle, sondern stehen für eine Reihe von Unfällen in den letzten 100 Jahren, bei denen diese menschlichen und organisatorischen Faktoren in unterschiedlichen Kombinationen immer wieder auftreten.

In diesem Beitrag möchte ich daher auf einige der bisher aus meiner Sicht nur unzureichend diskutierten menschlichen und organisatorischen Faktoren und ihren Einfluss auf den sicheren Schiffsbetrieb hinweisen und mich auf die Frage konzentrieren, warum diese Faktoren bislang nicht stärker in den Blickpunkt der Schiffssicherheit gerückt worden sind. Abschließend möchte ich auf einige Möglichkeiten hinweisen, wie die von mir hier aufgezeigten Defizite ansatzweise verbessert werden können.

Parallelen zwischen »Costa Concordia« und »Titanic«

Bevor die Vorgänge auf der »Costa Concordia« weiter diskutiert werden, soll zunächst auf die »Titanic« eingegangen werden. Obwohl sich die beiden Schiffe nicht miteinander vergleichen lassen und auch die navigatorische Situation unterschiedlich war, gibt es möglicherweise Gemeinsamkeiten bei den Faktoren, die bei der Bewertung des Gefahrenpotentials der jeweiligen navigatorischen Situation aufgetreten sind. Beiden Kapitänen war das theoretische Risiko eines möglichen Unfalls bekannt. Trotzdem kamen sie zu dem Schluss, dass die Risiken in den jeweiligen Situationen beherrschbar waren und es keiner weiteren Maßnahmen bedurfte, um die Unfalleintrittswahrscheinlichkeit zu verringern.

Die »Titanic« erhielt mehrere Eiswarnungen vor der Kollision mit dem Eisberg. In den jeweiligen Seehandbüchern, die an Bord verfügbar waren, wurde auf die Gefahr, die durch Eisberge in dem betreffenden Seegebiet ausgeht, ausführlich hingewiesen. Der Kurs des Schiffes war zwar nicht durch das markierte Gebiet für Eisberge in der Jahreszeit gelegt worden, allerdings durch ein Gebiet, in dem Eisberge durchaus häufiger gesichtet worden sind. Aus dem Unfalluntersuchungsbericht (Report of the loss of SS Titanic 1912/1990) geht hervor, dass sich die Offiziere auf der Brücke und der Kapitän der Nähe des Eises durchaus bewusst waren und vermutlich ziemlich genau den Zeitpunkt geschätzt hatten, bei dem das Schiff auf ein Eisfeld treffen sollte und dann später auch mit einem Eisberg kollidierte. Trotzdem wurden Kurs und Geschwindigkeit beibehalten. Im Unfalluntersuchungsbericht wurde angegeben, dass einer der Offiziere davon ausging, bei der gegebenen Wettersituation Eisberge im Abstand von 1,5 bis 2 Seemeilen vom Schiff entfernt ausmachen zu können. Anhand von Tests mit einem Schwesterschiff nach dem Unfall ist die Untersuchungskommission zu der Auffassung gelangt, dass der Eisberg tatsächlich erst im Abstand von weniger als 500 Metern gesichtet worden ist. Soweit es überhaupt möglich ist, anhand des bisher veröffentlichten

Materials,¹ Aussagen über die Situation auf der »Costa Concordia« zu machen, muss wohl davon ausgegangen werden, dass es hier in der Tat eine in Teilen ähnliche Situation gab. Abweichend vom ursprünglichen Plan der Passage der Insel Giglio in einem großen Abstand, wurde die Routenplanung während der Reise aus noch zu klärenden Umständen geändert und die Route bis auf 0,9 Seemeilen an die Insel herangelegt. Obwohl eine signifikante Kursänderung von fast 60 Grad (von 278 auf 334 Grad) ausgeführt werden musste, um auf einen Kurs einzuschwenken, der an der Insel vorbeiführen würde, erfolgte die Annäherung an die Insel unter Beibehaltung der vollen Geschwindigkeit von 16 Knoten. Die Kursänderung wurde nicht wie beabsichtigt durchgeführt, sondern brachte das Schiff dichter als geplant an die Insel heran und in die unmittelbare Nähe eines Riffs recht voraus vom Schiff. Eingeleitete Kurskorrekturen führten nicht zu dem gewünschten Erfolg der Vermeidung der Kollision mit dem Riff und resultierten in den eingangs beschriebenen Unfall.

Bei der Betrachtung der Unfallsituation auf der »Costa Concordia« drängt sich, wie im Falle der »Titanic« vor 100 Jahren, die Frage auf, warum ein erfahrener Kapitän, der sein ganzes berufliches Leben unfallfrei auf See verbracht hat, in einen solchen Unfall verwickelt werden konnte. Warum wurden die Risiken, die sich aus der jeweiligen navigatorischen Situation ergaben, als gering und kontrollierbar eingeschätzt? Im Falle der »Titanic« hatte der Kapitän nach Auffassung der Untersuchungskommission nichts anderes gemacht, als der gängigen Praxis, die sich über einen Zeitraum von 25 Jahren etabliert hatte, zu folgen, bei der nach der geltenden Wettersituation eine Änderung des Kurse oder der Geschwindigkeit nicht erfolgte. Bei der Havarie der »Costa Concordia« kann zwar nicht gesagt werden, dass sich der Kapitän an eine etablierte Praxis bei der Passage der Insel gehalten hat. Allerdings ist inzwischen bekannt, dass es zumindest eine ähnlich nah geführte Passage an der Insel vorbei gab, die im August des Jahres 2011 vor dem Unfall durchgeführt wurde (Lloyds's List 2012). Im Falle der »Titanic« ist bekannt, dass, obwohl den Offizieren und dem Kapitän die Gefahr, die vom Eis für das Schiff und das Leben der an Bord befindlichen Personen ausging, bewusst war, keine offene Diskussion über die Situationsbewertung des Kapitäns stattgefunden hat. Inwieweit das auch auf die »Costa Concordia« zutrifft, lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abschließend sagen. Die Hinweise verdichten sich allerdings, dass der Kapitän der »Costa Concordia« seine Entscheidungen nicht mit den beteiligten Offizieren erörterte.

Um die Einflussfaktoren auf die konkreten Handlungen der beteiligten Schiffsoffiziere und des Kapitäns sowie ihre Auswirkungen auf die sich entwickelnde Unfallsituation rekonstruieren und erklären zu können, bedarf es einer gründlichen Analyse. Im Falle der »Titanic« ist das nicht mehr und im Falle der »Costa Concordia« noch nicht abschließend möglich. Allerdings stehen die beiden Unfälle,

1 Die in diesem Beitrag verwendeten Informationen über die Strandung der »Costa Concordia« stammen aus den Präsentationen der italienischen Unfalluntersuchungsbehörde vor dem Maritime Safety Committee der IMO.

wenn man sich die Ursachen betrachtet, nicht allein da. Ähnliche Faktoren, die bei beiden Unfällen von Bedeutung sind, wurden in anderen sicherheitsrelevanten Bereichen, wie z.B. im Flugwesen, der Reaktorsicherheit, im Gesundheitswesen aber auch in der Schifffahrt selbst bereits früher festgestellt. Die Diskussion in den Medien hat sich sehr schnell auf den Kapitän konzentriert und seine Handlungen oder Unterlassungen ausführlich analysiert. Inwieweit diese Konzentration auf den Kapitän und in wie weit die durch die Medien erfolgte Vorverurteilung berechtigt war, wird sich erst zum Abschluss der Unfalluntersuchung sagen lassen. Es soll hier jedoch angemerkt werden, dass die Leistung oder das Versagen eines in einem sozio-technischen System Handelnden immer auch vom System und den damit verbundenen organisatorischen Faktoren abhängig ist. Insofern trägt der Kapitän zwar die Verantwortung auf dem Schiff. Die Ursachen für den Unfall müssen jedoch nicht zwangsläufig nur bei ihm allein liegen.

Menschliche und organisatorische Faktoren in der Schifffahrt

Im Zusammenhang mit Schiffsunfällen wird sehr häufig auf den menschlichen Faktor als Unfallursache verwiesen. Vielfach werden 80 % der Unfallursachen auf diesen Faktor zurückgeführt, ohne dass jedoch Erklärungen abgegeben werden, woher diese Zahl stammt und ob sie sich auf die Schifffahrt überhaupt anwenden lässt. Es sollte in diesem Zusammenhang auch angemerkt werden, dass jemand, der vom menschlichen Versagen spricht, damit keine Beobachtung schildert, sondern eine Bewertung abgibt.

Allgemein wird mit dem Begriff menschlicher Faktor eine Vielzahl von Größen beschrieben, die Handlungen oder Unterlassungen von Menschen in sozio-technischen Systemen nachhaltig beeinflussen. Menschliche Faktoren werden heute interdisziplinär erforscht und fokussieren z.B. auf ergonomische Aspekte bei der Arbeitsplatzgestaltung, auf Tätigkeitsprofile und -analysen, der Organisation von Arbeitsprozessen, dem Einfluss von Trainingsmaßnahmen und vielen anderen Faktoren (Badke-Schaub, Hofinger und Lauche 2012). Menschliche Faktoren werden nicht ausschließlich im Hinblick auf ihre Rolle bei Unfallursachen erforscht. Sie rücken jedoch stärker in den Mittelpunkt des Interesses, wenn Unfälle wie die Havarie der »Costa Concordia« auftreten. Im Zusammenhang mit der bereits angeführten Zahl 80 % sei auf James Reason (1997) verwiesen, der schon Ende der 90er Jahre die Frage gestellt hatte, was denn bei den verbleibenden 20 % an Unfallursachen aufzuzählen wäre. Nach seiner Ansicht ist die Zahl 80 % irreführend und zeigt lediglich auf, wo die Unfalluntersuchung i.d.R. abgebrochen wird bzw. wo man nicht mehr eindeutig ermitteln konnte, in wie weit ein Mensch mit seinen Handlungen oder Unterlassungen beteiligt war. Da der Mensch jedoch nicht nur die entsprechenden technischen Systeme bedient, sondern auch entwirft, baut und überwacht, findet man, wenn man sehr ins Detail gehen will, auch jeweils einen Menschen bzw. eine durch einen Menschen getroffene Entscheidung bzgl. Materialwahl, Dimensionen, Betrieb, Bedienung, Qualifikation, Wartung usw. Mit

anderen Worten, dadurch, dass der Mensch die sozio-technischen Systeme schafft, ist es auch der Mensch, der zum überwiegenden Teil als Störgröße auftreten kann oder diese Störgröße nicht ausreichend berücksichtigt hat. Das ist möglicherweise eine sehr theoretische Erwägung, soll aber verdeutlichen, dass die Zahl von 80 % durchaus ohne größere Probleme nach oben korrigiert werden könnte, wenn man nur über den menschlichen Faktor ganz allgemein spricht.

Es soll deshalb zunächst einmal die Frage gestellt werden, ob der menschliche Faktor bisher in der Schifffahrt gar nicht berücksichtigt worden ist. Das ist nicht der Fall. Es gibt in der Tat eine ganze Reihe von internationalen Übereinkommen, die sich mit dem menschlichen Faktor beschäftigen. An prominenter Stelle wäre zunächst das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW) zu nennen. Dieses Übereinkommen soll weltweit für einheitliche Standards bei der Ausbildung und im Wachdienst sorgen. Daneben gibt das neue Seearbeitsübereinkommen der ILO, welches eine Reihe von Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord nachhaltig beeinflussen wird. Zusätzlich gibt es den International Safety Management (ISM) Code, der seit Mitte der 90er Jahre die Zuständigkeiten von Schiff und Landbetrieb regeln soll. Das ist noch nicht alles. Im Rahmen der Arbeit der IMO wurden darüber hinaus eine Reihe von Studien zu Einzelaspekten des menschlichen Faktors angestellt. Dabei ging es insbesondere um Ermüdung des Bordpersonals. Es gibt aber auch Empfehlungen zur Berücksichtigung ergonomischer Aspekte im Schiffsbetrieb.

Trotz dieser nicht zu vernachlässigenden Anstrengungen gibt es jedoch eine Reihe von menschlichen Faktoren, die sich sehr schlecht von Konventionen regeln lassen und daher bis heute auch nicht entsprechend adressiert worden sind. Stellvertretend für die Vielzahl dieser Faktoren möchte ich nur einige herausgreifen und näher diskutieren, die sowohl im Falle der »Titanic« als auch im Falle der »Costa Concordia« von Bedeutung sind. Diese Faktoren wären z.B. der Autoritätsgradient, Gruppendenken und das Streben nach Einmütigkeit in einer Gruppe, die kognitive Hysterese sowie die Kompromisse zwischen Gründlichkeit und Effizienz.

Autoritätsgradient

Wie bereits erwähnt hat weder auf der »Titanic« noch auf der »Costa Concordia« ein Offizier der Einschätzung des Kapitäns über das Gefahrenpotentials der jeweiligen Situation, soweit diese Einschätzung an die beteiligten Offiziere überhaupt weitergegeben wurde, widersprochen. Ob dies darauf beruhte, dass die beteiligten Offiziere die Auffassungen des jeweiligen Kapitäns teilten oder sich lediglich nicht Gehör verschaffen konnten, kann hier nicht beantwortet werden. Allgemein wird aber in hierarchisch strukturierten Systemen die Schwierigkeit von Repräsentanten niedrigerer Hierarchiestufen Einschätzungen und Entscheidungen höherer Hierarchiestufen zu hinterfragen, als Autoritätsgradient bezeichnet. Dieses Phänomen ist nicht nur typisch für die Schifffahrt, sondern wird auch z.B. in Publikationen über

das Gesundheitswesen (z.B. Cosby und Croskerry 2004) ausführlich beschrieben. Autoritätsgradient ist wiederum abhängig von einer Reihe von Faktoren, wie z.B. Alter, Geschlecht, Bildung, sozialer Stellung usw. Um die Auswirkungen dieser Erscheinungsform verdeutlichen zu können, sei hier stellvertretend auf die Kollision der USCG »Cuyahoga« mit der »Santa Cruz II« an einem Spätabend im Oktober 1978 (US Coast Guard 1979). Bei diesem Unfall hatten alle beteiligten Wachoffiziere auf der Brücke der »Cuyahoga« die »Santa Cruz II« anhand der Positionslaternen als entgegen kommendes Schiff ausgemacht. Lediglich der Kommandant des Schiffes war der Auffassung, dass das Schiff auf gleichem Kurs lief, da er die Seitenlichter nicht gesehen hatte. Bei dem Versuch ein seinem mentales Bild der Situation entsprechendes Überholmanöver auf der vermeintlichen Backbordseite des Schiffes durchzuführen, befahl er eine Kursänderung direkt in die Kurslinie des inzwischen in unmittelbarer Nähe der »Cuyahoga« befindlichen, entgegen kommenden Fahrzeugs. Obwohl allen anderen auf der Brücke befindlichen Personen klar war, dass dieses Manöver zur Kollision mit der »Santa Cruz II« führen würde, erfolgte kein Hinweis an den Kapitän. Die Kursänderung wurde ausgeführt und die beiden Schiffe kollidierten, wobei es auf der »Cuyahoga« Todesopfer zu beklagen gab. Dieses Beispiel ist sicherlich sehr extrem, jedoch kein Einzelfall, der heute nicht mehr auftreten würde. Es sei in diesem Falle auf andere, weniger extreme Beispiele für das Auftreten eines Autoritätsgradienten der jüngeren Vergangenheit, wie z.B. der Explosion der »Bow Mariner« im Jahre 2004 (US Coast Guard 2005) oder dem Festkommen der »Green Lily« im Jahre 1997 (MAIB 1999), verwiesen.

Gruppendenken oder das Streben nach Einmütigkeit in der Gruppe

Ein weiterer Faktor, der die Diskussion im Brückenteam unterdrücken kann, ist das sogenannte Gruppendenken oder das Streben nach Einmütigkeit in der Gruppe. Im Englischen wird hierfür der Begriff Group Think verwendet. Hierunter wird speziell die Fähigkeit einer Gruppe verstanden, mit abweichenden Meinungen einzelner Mitglieder umzugehen. Häufig wird beobachtet, dass Gruppen, die über längere Zeit eng zusammenarbeiten, die Fähigkeit verlieren, kritisch innerhalb der Gruppe miteinander umzugehen. Auch dies ist ein Phänomen, das nicht nur für die Schifffahrt typisch ist. Es wurde erstmals 1972 durch Irving Janis (1972) beschrieben, nachdem er Faktoren, die zu politischen Entscheidungen geführt hatten, untersucht hatte.

Ein interessantes Beispiel aus der Schifffahrt ist der Untergang des Tankers »Böhlen« im Jahre 1976 (Seekammer der DDR 1977). Bei der Übertragung der Position des Schiffes von Seekarte zu Seekarte wurde ein Fehler begangen, der zu einem Versatz der Kartenposition des Schiffes um ca. 30 Seemeilen nördlich im Vergleich zur tatsächlichen Position führte. Da die Schiffsposition wegen starker Bewölkung mehrere Tage nicht durch astronomische Navigation kritisch hinterfragt werden konnte, fiel den Nautischen Offizieren dieser Versatz auch nicht auf. Lediglich der Funkoffizier, der mit einigen Funkrichtfeuern als Freizeitnavigator experimentiert hatte, bemerkte den Versatz. Zunächst versuchte er die Wachoffiziere

auf das Thema anzusprechen, wurde aber in einer Manifestation des Autoritätsgradienten durch die Nautischen Offiziere abgewiesen. Obwohl er seine eigene Position nochmals kritisch hinterfragte und keinen Fehler in seinen Berechnungen feststellen konnte, hat er danach, möglicherweise in einem Anflug von Gruppendenken, keine weiteren kritischen Bemerkungen bzgl. der Position gemacht, obwohl ihm klar gewesen sein musste, dass das zu schwerwiegenden Konsequenzen führen würde. Als das Schiff schließlich in die unmittelbare Nähe der Küste kam, war der Wachoffizier mit der Situation derartig überfordert, so dass das Schiff auf Grund lief und sich zum Totalverlust entwickelte.

Auch dieses Beispiel ist kein Einzelfall. Bei der Kollision der »Bow Eagle« mit der »Cistude« im Jahre 2002 (Bureau Enquêtes – Accidents/Mer 2003) bat der Wachoffizier auf der »Bow Eagle« den ebenfalls auf der Brücke befindlichen Ausguck einfach zu schweigen, da zu diesem Zeitpunkt noch niemand sonst an Bord den Unfall bemerkt hatte. Auch hier schwieg der Ausguck zunächst aus Mitgefühl mit dem Wachoffizier.

Kognitive Hysterese

Ein weiterer Faktor, der die Beurteilung der tatsächlichen Lage nachteilig beeinflussen kann, ist die sogenannte kognitive Hysterese oder psychologische Fixation. Man verwendet diesen Begriff um Situationen zu beschreiben, bei denen eine zunächst getätigte Erstbewertung dieser Situation nicht korrigiert wird, obwohl weiter hinzu gekommene Informationen die Korrektur der Situationsbewertung nahelegen. Es handelt sich hierbei also um die Unfähigkeit, ein Problem aus einem anderen Blickwinkel zu betrachten (Woods et al. 2010).

Der Kommandant der hier bereits beschriebenen USCG »Cuyahoga« wäre mit seiner Einschätzung der Lage vermutlich ein gutes Beispiel für die kognitive Hysterese. Die »Cuyahoga« befand sich damals kurz vor der Gabelung eines Flusses. Es ist durchaus möglich, dass der Kommandant auf früheren Fahrten durch dieses Seegebiet in Situationen gekommen ist, bei denen er durch langsamere Schiffe auf gleichem Kurs, die in an der Flussgabelung in einen für ihn ungünstigen Flussarm schwenkten, behindert wurde. Dabei musste er vermutlich seinen Überholvorgang abbrechen und ein aufwendiges Ausweichmanöver fahren. Unter dem Eindruck dieser früheren Erfahrungen mag er an dem Abend des Unfalls die Seitenlichter nicht gesehen haben, weil er sich darauf fixiert hatte, nicht wieder in eine Situation zu kommen, in der er einen gerade begonnenen Überholvorgang abbrechen musste, um dem vor ihm fahrenden Schiff auszuweichen. Wie schon erwähnt, fällt es Menschen unter dem Eindruck einer solchen Fixierung schwer, ihre Auffassungen von einer Situation zu revidieren. Es hätte dazu einer Intervention des Brückenteams bedurft. Diese blieb jedoch möglicherweise wegen des bereits erwähnten Autoritätsgradienten aus. Diese Kombination von Faktoren ist nicht untypisch und könnte auch bei der »Titanic« mit involviert gewesen sein. Ob und in wie weit die Situation auf der »Costa Concordia« durch eine solche Kombination von Faktoren beeinflusst worden ist, wird man erst nach Freigabe der Aufzeichnungen des Voyage Data Recorders sagen können.

Kompromisse zwischen Gründlichkeit und Effizienz

Bei den kurzen Darstellungen menschlicher Faktoren möchte ich abschließend noch auf die Kompromisse zwischen Gründlichkeit und Effizienz hinweisen. Erik Hollnagel (2009) nennt sie Efficiency Thoroughness Trade-offs, abgekürzt ETTOs und charakterisiert damit das Abwägen zwischen operativen Zwängen und Forderungen auf der einen und den Fragen der Schiffsicherheit auf der anderen Seite. ETTOs können unterschiedliche Formen annehmen. Sehr häufig stehen sie im Zusammenhang mit Entscheidungen, die unter Zeitdruck gefällt werden müssen.

Ein prominentes Beispiel aus der Schifffahrt ist das Auflaufen und der anschließende Totalverlust des Tankers »Torrey Canyon« in Jahre 1967 (Rothblum et al. 2002). Die »Torrey Canyon« war für Milford Haven bestimmt und konnte dort nur einmal in der Woche, wenn die Tide hoch genug war, eine vor dem Hafen befindliche Sandbank passieren. Nachdem das Schiff mehrere Tage keine genaue Positionsbestimmung wegen zu starker Bewölkung durchführen konnte, stellte sich heraus, dass Wind und Strömung das Schiff östlich der Scilly Islands vertrieben hatten. Vorgesehen war ursprünglich eine Passage auf der Westseite der Inselgruppe. Eine Passage auf der Ostseite war damals noch nicht verboten. Sie war allerdings als gefährlicher eingestuft und daher nicht empfohlen. Da durch den nun notwendigen Umweg auf der Westseite das allwöchentliche Hochwasser jedoch verpasst worden wäre, entschloss sich der Kapitän zu einer Passage östlich der Inseln und lief durch eine Verkettung weiterer unglücklicher Umstände auf Grund.

Die Priorisierung operativer Forderungen vor den Fragen der Sicherheit findet sich häufiger bei Schiffsunfällen. Der Kapitän der »Titanic« wird nicht nur aufgrund einer etablierten Praxis die Geschwindigkeit in der Nähe von Eis nicht reduziert haben. Er hatte auf der Jungfernfahrt der »Titanic« bereits etliches an Zeit verloren, weil die Dampfkesselanlage zunächst einige Tage brauchte, bis die »Titanic« auf die volle Dienstgeschwindigkeit kam. Auf dem unberechenbaren Atlantik daher schon frühzeitig die Geschwindigkeit zu drosseln und somit eine weitere Verspätung zu riskieren, wäre ihm vermutlich nicht in den Sinn gekommen. Charakteristisch für ETTOs ist auch, dass die Beteiligten die Sicherheitsrisiken ihrer Entscheidung oft vollkommen unterschätzen. Es gibt eine Reihe von Unfällen, wo Schiffe trotz gefährlicher Wetterlagen ausgelaufen sind, weil die jeweiligen Kapitäne meinten, dass sie die damit einhergehenden Gefahren meistern könnten. Auch der Kapitän der »Costa Concordia« muss der Meinung gewesen sein, dass die Annäherung seines Schiffes an die Küste mit kontrollierbaren Risiken einherging. In diesem Zusammenhang muss ausdrücklich erwähnt werden, dass ETTOs auch zu den organisatorischen Faktoren zählen. Die Entscheidungen, die Kapitäne in kritischen Situationen treffen, werden auch durch das System in dem sie sich befinden maßgeblich mitbestimmt. Hier kommt Reedereien eine besondere Verantwortung zu. Dem Kapitän der »Torrey Canyon« war ein Bonus beim rechtzeitigen Erreichen des Zielhafens versprochen worden. Es ist nichts über die Einflussnahme der Reederei im Falle der »Titanic« bekannt. Allerdings kann auch eine nicht erfolgte

Einflussnahme bei sicherheitsabträglichen Praktiken als billigende Zustimmung interpretiert werden. Diese Erwägung spielt insbesondere bei der Diskussion um die Herausbildung einer Sicherheitskultur in der Schifffahrt eine große Rolle.

Gemeinsamkeiten der hier genannten Beispiele

Im Rahmen dieses Beitrags kann ich nicht auf weitere Beispiele menschlicher und organisatorischer Faktoren bei Seeunfällen eingehen. Ich habe bewusst sehr extreme Beispiele gewählt, die zum Teil auch schon zeitlich deutlich zurückliegen. Alle diese Beispiele haben viele Gemeinsamkeiten. Es ist i.d.R. nicht ein einziger Faktor, der die Situationseinschätzung von Offizieren und Kapitänen so beeinflusst, dass Schiffe dadurch in Unfälle verwickelt werden. Es ist häufig eine Kombination vieler Einflüsse und Faktoren, die in bestimmten Situationen zu Unfällen führt. I.d.R. entsteht ein Gefährdungspotential vor dem Unfall, weil gewisse Risiken nicht rechtzeitig wahrgenommen oder unterschätzt werden. Dazu tragen nicht nur Faktoren auf dem Schiff, sondern auch Bedingungen, die aus dem Landbereich, also seitens der Reederei, des Charterers, aber auch des Flaggen- oder Küstenstaates an das Schiff herangetragen werden. Die Unterschätzung der vorhandenen Risiken in einer spezifischen Situation führt oft dazu, dass bei Eintreten der zunächst für unwahrscheinlich gehaltenen Komplikationen eine besonnene Reaktion entweder zeitlich nicht mehr möglich ist oder nicht stattfindet, weil die Beteiligten mit der Komplexität der auf sie zukommenden Gefahrenlage überfordert sind.

Warum werden menschlichen Faktoren unzureichend erfasst und diskutiert

Wie bereits erwähnt, sind die hier genannten Beispiele sehr extrem. Das bedeutet jedoch nicht, dass diese Faktoren sehr selten auftreten. Sie treten relativ häufig auf, jedoch unterschiedlich stark ausgeprägt und werden oft durch das Gesamtsystem der Sicherheitsvorkehrungen an Bord absorbiert. Trotzdem bleibt natürlich die Frage, warum diese Faktoren in der Vergangenheit nicht schon stärker diskutiert worden sind und was Schifffahrtsverwaltungen tun können, um diese Faktoren besser zu kontrollieren? Das entscheidende Problem bei allen diesen genannten Faktoren ist die Tatsache, dass sie schlecht greifbar sind. Man sieht sie nicht. Man kann sie nicht mechanisch messen oder mit anderen konventionellen Methoden kontrollieren. Das macht es kompliziert. I.d.R. sieht man nur die Manifestation dieser menschlichen Faktoren, also das Ergebnis einer unsicheren oder riskanten Handlung, z.B. wenn eine Schiffsroute, wie im Falle der »Costa Concordia« verändert wird. Daraus kann man i.d.R. jedoch nicht direkt schlussfolgern, welche dieser Faktoren hier konkret vorliegen. Dazu bedarf es eingehender Befragungen und der aktiven Mithilfe aller betroffenen Parteien.

Um die Frage nach der besseren Berücksichtigung dieser Faktoren stellen zu können, muss zunächst erst einmal diskutiert werden, wie Schifffahrtsverwaltungen diese Faktoren überhaupt bemerken können. Ein wichtiges Instrument zur Durch-

setzung internationaler Standards der Schiffsicherheit und des maritimen Umweltschutzes ist die sogenannte Hafenstaatenkontrolle. Dabei wird die Übereinstimmung eines ausländischen Schiffes mit den geltenden internationalen Forderungen überprüft. Anders als bei der technischen Überprüfung eines Ausrüstungsgegenstandes an Bord eines Schiffes sind die menschlichen Faktoren allerdings auf diese Art und Weise nur sehr schwer zu kontrollieren. Der Hafenstaat hat dort noch weniger Möglichkeiten, als der jeweilige Flaggenstaat. Im Rahmen der Hafenstaatenkontrolle kann lediglich das Vorhandensein einer Qualifikation geprüft werden, wobei sich die Prüfung auf das Vorzeigen des jeweiligen Befähigungsnachweises und nicht etwa auf die Überprüfung des anwendungsbereiten Wissens beschränkt. Dadurch lassen sich Faktoren, wie z.B. der Autoritätsgradient, Gruppendenken oder andere hier bereits genannte Faktoren nicht erkennen. Diese könnten höchstens indirekt bei der Kontrolle des ISM Systems ansatzweise bemerkt werden. Eine wesentlich bessere Kontrollmöglichkeit hätte der Flaggenstaat, der im Rahmen der ISM Zertifizierung Einblick in die vorhandene oder nicht vorhandene Sicherheitskultur einer Reederei und eines Schiffes nehmen kann. Das setzt allerdings voraus, dass die entsprechenden Auditoren für solche Faktoren überhaupt sensibilisiert worden sind und über die notwendige Zeit verfügen, diese Faktoren im Rahmen der Audits zumindest indirekt mit zu überprüfen.

Ich habe bewusst nicht mit der Zertifizierung von Schiffen und Seeleuten begonnen. Natürlich besteht hier ein großes Potential bei der Beeinflussung dieser Faktoren. Allerdings ist die Erarbeitung von Standards und Regeln reaktiv, das heißt ein Problem muss zunächst erst einmal bekannt sein, bevor man es durch Regeln entsprechend adressieren kann. Da die Hafenstaatenkontrolle hier nicht das beste Mittel ist, wäre die Frage zu stellen, warum die Unfalluntersuchung nicht stärker auf diese Faktoren eingeht.

Unfalluntersuchung und Fokus der Sicherheitsempfehlungen

Die menschlichen Faktoren werden durch die IMO seit dem Kentern der »Herald of Free Enterprise« im Jahre 1987 (Department of Transport 1987) und dem Feuer auf der »Scandinavian Star« im Jahre 1990 (Joint Accident Investigation Commission of Estonia, Finland and Sweden 1997) verstärkt in der Diskussion berücksichtigt. In Bezug auf die Empfehlungen zur Unfalluntersuchung gibt es seit 1997 eine IMO Resolution, die empfiehlt, bei Unfalluntersuchungen auf menschliche und organisatorische Faktoren verstärkt einzugehen. Im Jahre 2011 wurde in einer Studie an der WMU eine stichprobenartig ausgewählten Anzahl von Unfalluntersuchungsberichten aus verschiedenen IMO Mitgliedsstaaten hinsichtlich der in den Untersuchungsberichten herausgearbeiteten Unfallursachen analysiert (Schröder-Hinrichs et al. 2011). Dabei wurden 41 Unfalluntersuchungsberichte von Feuern und Explosionen in Maschinenräumen betrachtet. Insgesamt wurden 368 Unfallursachen in den Berichten erwähnt. Ca. 20 % der Unfallursachen wurden dabei individuellen Fehlern der direkt vor Ort Beteiligten zugewiesen. Weitere 44 % wurden durch technische Rahmenbedingungen (z.B. schlechte oder falsche

Wartung, fehlende oder falsche Ersatzteile, ungenaue oder falsche technische Einstellungen usw.) beeinflusst. Ca. 12 % wurden durch individuelle Faktoren der Beteiligten verursacht (z.B. Ermüdung, fehlende Erfahrung, mangelnde Qualifikation usw.). Damit entfallen 76 % der ermittelten Unfallursachen auf das unterste Organisationsniveau und werden demzufolge durch die direkt Beteiligten zu verantworten sein. Die Frage, was denn genau die unzureichenden technischen Rahmenbedingungen verursacht hat, wurde nicht gestellt. Dabei sind doch mangelnde oder falsche Wartung, fehlende oder falsche Ersatzteile unter Umständen Faktoren, die nicht oder nur unzureichend von Bord aus beeinflusst werden können.

In der WMU Studie, die auch als Dokument in die Beratungen des IMO FSI Sub-Committee eingegangen ist (IMO 2010), wird zu dem Schluss gekommen, dass die organisatorischen Faktoren bei Unfällen in der Schifffahrt nur in Ausnahmefällen in den Unfalluntersuchungsberichten auftauchen. Weiterhin muss davon ausgegangen werden, dass die für die Unfalluntersuchung empfohlenen Unfallursachenmodelle nicht oder nur ungenügend angewandt werden. Insofern sind Unfalluntersuchungsberichte bislang keine besonders gute Quelle zur Erfassung der genannten menschlichen Faktoren. Ich möchte in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass bei den untersuchten Berichten kein Bericht der deutschen Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung war.

Technische Empfehlungen nach Unfalluntersuchungen lösen nicht alle Probleme

Ein weiterer Umstand bei der Betrachtung der Rolle der Seeunfalluntersuchung kommt jedoch hinzu. Vielfach sind die Empfehlungen im Nachgang zu einer Seeunfalluntersuchung technischer Natur, bzw. auf Einzelaspekte des Unfalls gerichtet. Eine Betrachtung des Gesamtsystems wird oft nicht durchgeführt. Eine einzelne Trainingsmaßnahme ist wirkungslos, wenn sie nicht in ein Gesamtkonzept eingebettet ist. Eine neue technische Forderung bringt auch nicht immer den gewünschten Sicherheitszuwachs. Wir haben in der Vergangenheit häufig gesehen, dass neue Technologien an Bord, die Routinen und Arbeitsbedingungen so verändert haben, wie das nicht vermutet worden ist. In diesem Zusammenhang sei an die »Radar Unterstützten Kollisionen« erinnert (Siehe z.B. Fricker 1973), eine neue Unfallkategorie, die erst mit Einführung der Radartechnologie entstand und mit der zunächst niemand gerechnet hatte. Spätere Technologien, wie z.B. die elektronische Seekarte oder die AIS Technologien haben ähnliche Phänomene, wenn auch nicht so stark ausgeprägt hervorgebracht.

Es gibt nur sehr wenige Unfälle, bei denen man versucht hat, das System so zu verändern, dass gewisse Störgrößen nicht oder nur weniger stark auftreten können. Der Wassereinbruch auf der »Herald of Free Enterprise« ist ein solches Beispiel. Mit dem ISM Code hat man der Sicherheitskultur in der Schifffahrt einen entscheidenden Impuls gegeben. Momentan sieht es für mich noch nicht so aus, als ob etwas Ähnliches von der Untersuchung der »Costa Concordia« zu

erwarten wäre. Es ist für abschließende Sicherheitsempfehlungen sicherlich noch zu früh. Allerdings kann man schon deutlich sagen, dass ein Stelmanöver für die Passagiere nach Beginn einer Reise zwar nützlich ist, jedoch keineswegs eine ähnliche Situation, wie die Änderung der Route des Schiffes und die damit einhergehende gefährliche Annäherung an die Küste verhindert. Es bleibt also abzuwarten, welche weiteren Maßnahmen nach der abgeschlossenen Unfalluntersuchung ergriffen werden.

Sicherheitskultur an Bord

Der entscheidende Impuls zur Verbesserung der Gesamtsituation kann jedoch nicht von den Schifffahrtsverwaltungen kommen. Es sind die Schifffahrtsbetriebe, die hier gefordert sind. Sie sind in der entscheidenden Position, die menschlichen und organisatorischen Faktoren im Rahmen einer Sicherheitskultur nachhaltig zu beeinflussen. Ich verweise in diesem Zusammenhang noch einmal auf die »Titanic«. Im Untersuchungsbericht kommt Lord Mersey, der britische Untersuchungsführer, bei der Frage nach der Schuld des Kapitäns zu der Auffassung, dass hier weniger eine Individualschuld vorliegt. Er sah in dem Druck, der durch die Passagiere und ihrem Wunsch nach schnellen Überquerungen des Atlantik und der damit einhergehenden Reaktion durch die Reedereien, die den Bedenken der Schiffsoffiziere und Kapitäne eine nachrangige Priorität eingeräumt hatten, einen entscheidenden Faktor bei Verursachung dieses Unfalls. Die Lehre, die aus solchen Unfällen eigentlich gezogen werden sollte, ist, dass nur eine gelebte Sicherheitskultur auf Dauer einen verantwortungsvollen Umgang mit den Forderungen des Marktes ermöglicht. Durch entsprechende Qualifizierungsmaßnahmen, proaktive Sicherheitsvorkehrungen und unermüdliches Trainieren für den Ernstfall lassen sich Unfälle vermeiden oder deren Konsequenzen zumindest eindämmen.

Vorschläge zur Verbesserung der Situation bei den menschlichen und organisatorischen Faktoren als Unfallursache von Schiffsunfällen

Lassen Sie mich daher abschließend einige konkrete Empfehlungen geben, wie man aus meiner Sicht, einige der geschilderten Probleme in der Zukunft angehen sollte. Die Empfehlungen sind dabei im internationalen Kontext zu verstehen.

Unfalluntersuchung

- Es kommt darauf an, Fachkräfte für die Unfalluntersuchung besser bei der Erfassung der genannten Faktoren zu unterstützen. Dazu bedarf es besserer internationaler Empfehlungen für die Untersuchung dieser Faktoren. Weiterhin bedarf es spezieller Trainingsmaßnahmen für die Unfalluntersuchungsfachkräfte. Datenbanken können helfen, die genannten Faktoren stärker zu quantifizieren und somit die Wahrnehmung der damit verbundenen Sicherheitsprobleme zu verbessern.

ISM

- Über die ISM Zertifizierung gilt es, die Herausbildung einer Sicherheitskultur zu fördern. ISM Auditoren sollten in ihrer Ausbildung für menschliche und organisatorische Faktoren sensibilisiert werden und diese Erfahrungen mit in die ISM Auditierung einbringen. Es kann darüber nachgedacht werden, zu den allgemeinen Bestimmungen des ISM Codes entsprechende Handlungshilfen bei der Umsetzung zur Verfügung zu stellen. Diese Handlungshilfen könnten das Niveau der ISM Umsetzung anheben. Außerdem sollten Flaggenstaaten bei der ISM Zertifizierung stärker in die Pflicht genommen werden und die Auditierung nachdrücklicher überwachen oder selbst übernehmen.

Aus- und Weiterbildung

- Bei der Aus- und Weiterbildung gilt es, den komplexen Themenschwerpunkt menschliche und organisatorische Faktoren zu integrieren. Das betrifft gerade die Grundausbildung der Schiffsoffiziere, bei der diese Thematik einfach noch nicht auftaucht. Themen wie interkulturelle Kommunikation, Konfliktmanagement u.ä. sollten hier betrachtet werden. Die Notfallplanung und das entsprechende Training sollte von der Qualität her verbessert werden. Es gibt heute durchaus technologische Möglichkeiten, komplexe Notfallsituationen durch Simulationen zu trainieren. Die Trainingsmaßnahmen sollten sich dabei nicht nur auf das Schiffspersonal beschränken, sondern die Reederei und andere beteiligte Parteien mit einbeziehen.

Technologische Hilfen

- Um Entscheidungsprozesse in komplexen Notsituationen an Bord zu verbessern, sollten moderne Decision Support Systems, wie durch die SOLAS, an Bord von Kreuzfahrtschiffen vorhanden sein. Das Niveau der Umsetzung dieser SOLAS Forderung ist sehr unterschiedlich ausgeprägt. Es wäre wünschenswert, wenn hier eine Diskussion über den gegenwärtigen Stand der Technik und die möglichen technischen Weiterentwicklungen zustande käme.

Im Rahmen eines solchen Beitrages lässt sich die sehr komplexe und nicht unbedingt einfache Thematik nicht voll umfassend darstellen. Ich habe daher den Schwerpunkt auf die Schilderung der Unfälle gelegt, weil es mir wichtig war, darauf hinzuweisen, dass wir seit einer ganzen Reihe von Jahren Unfälle aus ähnlichen Kombinationen von Ursachen im menschlichen und organisatorischen Bereich sehen. Während sich die Technik fortlaufend verändert, scheint das keinen Einfluss auf diese Faktoren zu haben. Wir müssen daher in einigen der von mir nur sehr kurz

angerissenen Bereiche deutlich umdenken. Ich möchte auch noch einmal darauf hinweisen, dass es bei der Diskussion nicht nur um die »Costa Concordia« ging. Die hier von mir geschilderten Faktoren sind kein ausschließliches Problem der Kreuzfahrtschiffe. Sie sind auf allen Schiffen feststellbar, nur dass dort das mediale Interesse nicht so ausgeprägt ist.

Quellen

Badke-Schaub, P., G. Hofinger, und K. Lauche. 2012. *Human Factors – Psychologie des sicheren Handelns in Risikobranchen*. Berlin, Heidelberg: Springer Verlag.

Bureau Enquêtes – Accidents/Mer. 2003. *Abordage survenu au large de l'île de sein le 26 aout 2002 entre le chalutier français Cistude (quatre victimes) et le navire-citerne (chimiquier) norvegien Bow Eagle*. Paris: Secretariat d'état aux transportes & a la mer, Inspection générale des services des affaires maritimes, Bureau enquêtes – accidents/mer (BEAmer).

Cosby, K. S., und P. Croskerry. 2004. Profiles in patient safety: Authority gradients in medical error. *Academic Emergency Medicine* 11 (12):1341-1345.

Department of Transport. 1987. *The Merchant Shipping Act 1894. mv Herald of Free Enterprise. Report of Court no. 8074. Formal investigation*. London: HMSO.

Fricker, F.W. 1973. Three classic collisions. *The Journal of Navigation* 26: 299-310.

Hollnagel, E. 2009. *The ETTO principle: efficiency-thoroughness trade-off: why things that go right sometimes go wrong*. Farnham: Ashgate.

IMO. 2010. *Study on Human and Organizational Factors by WMU. Note by the Secretariat*. IMO document FSI 19/INF. 15 dated 17 December 2010. London: International Maritime Organization.

Janis, Irving L. 1972. *Victims of groupthink: A psychological study of foreign policy decisions and fiascos*. Boston: Houghton Mifflin.

Joint Accident Investigation Commission of Estonia, Finland and Sweden. 1997. *Final report on the capsizing on 28th September 1994 in the Baltic Sea of the Ro-Ro passenger vessel MV Estonia*. Helsinki: Edita.

Lloyd's List. 2012. Exclusive: Costa Concordia in previous close call. 18 January.

Marine Accident Investigation Branch. 1999. *Report of the inspector's inquiry into the loss of mv Green Lily on the 19 November 1997 off the east coast of Bressay, Shetland Islands*. Marine Accident Report 5/99. London: Department of the Environment, Transport and the Regions, Marine Accident Investigation Branch.

Reason, J. 1997. *Managing the Risks of Organizational Accidents*. Aldershot: Ashgate.

Report of the loss of SS Titanic. 1990. Reprint of the 1912 Investigation Report by the UK Wreck Commissioner. Gloucester: Adam Sutton Publishing.

Rothblum, Anita, David Wheal, Stuart Withington, Scott A. Shappell, Douglas A. Wiegmann, William Boehm, and Marc Chaderjian. 2002. *Improving incident investigation through inclusion of human factors*. United States Department of

Transportation Publications & Papers. Washington: US Department of Transportation.

Schröder-Hinrichs, J.-U., M. Baldauf, and K. T. Ghirxi. 2011. Accident investigation reporting deficiencies related to organizational factors in machinery space fires and explosions. *Accident Analysis and Prevention* 43 (5):1187-1196.

Seekammer der DDR. 1977. Havariespruch in dem Havarieverfahren MT »Böhlen« – Sinken vor der französischen Küste am 14.10.1976. Havariespruch 9/77. Rostock: Seekammer der DDR.

US Coast Guard. 1979. *USCG Cuyahoga, M/V Santa Cruz II (Argentine); Collision in Chesapeake Bay on 20 October 1978 with loss of life. US Coast Guard Document Report No. USCG 16732/92368*. Washington: US Coast Guard.

– –. 2005. *Explosion and sinking of the chemical tanker Bow Mariner in the Atlantic Ocean on February 28, 2004 with loss of life and pollution*. Washington: US Department of Homeland Security, US Coast Guard.

Woods, D. D., Dekker, S., Cook, R., Johannesen, L. und Sarter, N. 2010. *Behind human error*. Farnham, UK: Ashgate.

