

Deutscher Verkehrsgerichtstag 2015





## **53. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2015**

Veröffentlichung der auf dem 53. Deutschen Verkehrsgerichtstag vom 28. bis 30. Januar 2015 in Goslar gehaltenen Vorträge, Referate und erarbeiteten Empfehlungen

**Luchterhand Verlag 2015**

Die Durchführung des 53. Deutschen Verkehrsgerichtstages und die Drucklegung dieser Dokumentation wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unterstützt.



Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

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  
Norman Doukoff, M.A., Vorsitzender Richter am OLG  
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  
Univ.-Prof. Dr. Thomas Riepert, Stv. Leiter des Instituts für Rechtsmedizin  
Dr. Hans-Joseph Scholten, Vorsitzender Richter am OLG  
Gert-Jürgen Scholz, Ministerialrat  
Bernd Weidig, Richter am Landgericht

Hamburg 2015

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

ISBN 978-3-472-08625-3

[www.wolterskluwer.de](http://www.wolterskluwer.de)  
[www.luchterhand-fachverlag.de](http://www.luchterhand-fachverlag.de)

Alle Rechte vorbehalten.

© 2015 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: Williams Lea & Tag GmbH, München

Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem und chlorfreiem Papier.



## Inhaltsverzeichnis

<b>Arbeitskreise</b>	
Themen, Leiter, Referenten . . . . .	VII
<b>Empfehlungen</b>	
der Arbeitskreise . . . . .	XI
<b>Eröffnungsansprache</b>	
des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages Generalbundesanwalt a.D. Kay Nehm . . . . .	XVII
<b>Begrüßungsansprache</b>	
des Oberbürgermeisters Dr. Oliver Junk . . . . .	XXIII
<b>Grußwort</b>	
des Niedersächsischen Ministers für Inneres und Sport Boris Pistorius . . . . .	XXVII
<b>Plenarvortrag</b>	
des Mitglieds des Vorstands der Continental AG Helmut Matschi . . . . .	XXXI
<b>Referate:</b>	
<b>Arbeitskreis I:</b>	
<b>Europäischer Führerscheintourismus</b>	
1. Kristina Benecke . . . . .	1
2. Norbert Nitsche . . . . .	17
3. Daniel Plate . . . . .	25
4. Dietmar Zwerger . . . . .	37
<b>Arbeitskreis II:</b>	
<b>Automatisiertes Fahren</b>	
1. Prof. Dr. jur. Dr. phil. Eric Hilgendorf . . . . .	55
2. Ralf Lenninger . . . . .	73
3. Claudia May . . . . .	81
<b>Arbeitskreis III:</b>	
<b>Neue Promillegrenzen für Radfahrer?</b>	
1. Prof. Dr. rer. nat. Thomas Daldrup . . . . .	103
2. Roland Huhn . . . . .	113
3. Prof. Dr. iur. Dr. phil. Uwe Scheffler . . . . .	125
<b>Arbeitskreis IV:</b>	
<b>Unfallrisiko Landstraße</b>	
1. Siegfried Brockmann . . . . .	145
2. Dr. Andrea David, Dr. Christoph Hecht . . . . .	153
3. Univ.- Prof. Dr.- Ing. Christian Lippold . . . . .	165

## Inhaltsverzeichnis

### Arbeitskreis V:

#### Ablenkung durch moderne Kommunikationstechniken

1. Dr. phil. Jörg Kubitzki .....	179
2. Kai Lohse .....	193
3. Ewald Ternig .....	211
4. Prof. Dr. phil. Mark Vollrath .....	229

### Arbeitskreis VI:

#### Alternative Reparaturmethoden

1. Stefan Bergmann .....	249
2. Norbert Hermann .....	261
3. Dr. jur. Sigurd Wern .....	273

### Arbeitskreis VII:

#### Anscheinsbeweis im Verkehrsrecht

1. Norman Doukoff, M. A. ....	295
2. Christian Janeczek .....	319
3. Dr. jur. Ulrich Staab .....	333

### Arbeitskreis VIII:

#### Neue Entwicklungen im maritimen Umweltschutzrecht

1. Kapitän Wolfram Guntermann .....	353
2. Regierungsdirektor Ulrich Kowallik .....	357
3. Nadja Ziebarth .....	369

Die Anzahl der erfassten Teilnehmer am 53. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2015 betrug 1954.

Sie gliederten sich nach Gruppen wie folgt auf:

Rechtsanwälte	717	Richter	56
Versicherer	222	Fahrlehrer	56
Sonstige	165	Medienvertreter	51
Polizei	156	Staatsanwälte	34
Automobilclub/Verkehrswacht	154	Industrie	32
TÜV/Dekra/SV	116	Schifffahrt	19
Mediziner/Psych./Uni	82	Berufsgenossenschaft	14
Verwaltung	80		

VI

## Arbeitskreise, Themen, Leiter, Referenten

<b>Arbeitskreis I:</b>	<b>Europäischer Führerscheintourismus</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– Freizügigkeit contra Verkehrssicherheit</li><li>– EuGH-Rechtsprechung und deutsche Praxis</li></ul>
<b>Leitung</b>	<b>Dr. jur. Peter Dauer LL.M.</b> , Leitender Regierungsdirektor, Leiter der Abteilung Grundsatzangelegenheiten des Straßenverkehrs, Behörde für Inneres und Sport, Freie und Hansestadt Hamburg
<b>Referentin</b>	<b>Kristina Benecke</b> , Rechtsanwältin, Bereich Verkehrsrecht – Juristische Zentrale, ADAC e.V., München
<b>Referent</b>	<b>Norbert Nitsche</b> , Oberamtsanwalt, Staatsanwaltschaft Potsdam, Bundesvorsitzender Deutscher Anwaltsverein e. V. (DAAV), Kiel
<b>Referent</b>	<b>Daniel Plate</b> , Abteilungsleiter Ordnungsamt, Landkreis Cloppenburg
<b>Referent</b>	<b>Dietmar Zwinger</b> , Vorsitzender Richter am Verwaltungsgericht München
<b>Arbeitskreis II:</b>	<b>Automatisiertes Fahren</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– Wieweit kann Technik den Fahrer ersetzen?</li><li>– Entwickler oder Gesetzgeber, wer gibt die Richtung vor?</li></ul>
<b>Leitung</b>	<b>Dr. jur. Thomas Almeroth</b> , Geschäftsführer, Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V. (VDIK), Bad Homburg v.d.H.
<b>Referent</b>	<b>Prof. Dr. jur. Dr. phil. Eric Hilgendorf</b> , Lehrstuhl für Strafrecht, Strafprozessrecht, Rechtslehre, Informationsrecht und Rechtsinformatik, Julius-Maximilians-Universität Würzburg
<b>Referent</b>	<b>Ralf Lenninger</b> , Senior Executive Vice President, Leiter der Strategie- und Entwicklungsabteilung der Division Interior, Continental Automotive GmbH, Regensburg
<b>Referentin</b>	<b>Claudia May</b> , Rechtsanwältin, Referentin Interessenvertretung Europa, ADAC e.V., München
<b>Arbeitskreis III:</b>	<b>Neue Promillegrenzen für Radfahrer?</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– Aktuelle Forschungsergebnisse</li><li>– Rechtliche Konsequenzen</li><li>– Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit</li></ul>
<b>Leitung</b>	<b>Prof. em. Dr. jur. Klaus Geppert</b> , Berlin
<b>Referent</b>	<b>Prof. Dr. rer. nat. Thomas Daldrup</b> , Bereichsleiter Forensische Toxikologie und Leiter des Alkohollabors, Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Düsseldorf
<b>Referent</b>	<b>Roland Huhn</b> , Rechtsreferent, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club – Bundesgeschäftsstelle, Berlin

## Arbeitskreise

- Referent** **Prof. Dr. jur. Dr. phil. Uwe Scheffler**, Lehrstuhl für Strafrecht, Strafprozessrecht und Kriminologie, Europa-Universität Viadrina, Frankfurt/Oder
- Arbeitskreis IV:** **Unfallrisiko Landstraße**
- Die unterschätzte Gefahr
  - Schönheit versus Sicherheit?
  - Möglichkeiten und Chancen der Prävention
- Leitung** **Kirsten Lühmann**, MdB, Deutscher Bundestag, Berlin
- Referent** **Siegfried Brockmann**, Leiter Unfallforschung der Versicherer (UDV), Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV), Berlin
- Referentin** **Dr.- Ing. Andrea David**, Leiterin Ressort Verkehr, ADAC e.V., München
- Referent** **Univ.- Prof. Dr.- Ing. Christian Lippold**, Fakultät Verkehrswissenschaften »Friedrich List«, Lehrstuhl Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen, Technische Universität Dresden
- Arbeitskreis V:** **Ablenkung durch moderne Kommunikationstechniken**
- Nutzen und Risiko von Smartphone und Co.
  - Präventions-, Kontroll- und Ahndungsmöglichkeiten
- Leitung** **Jürgen Cierniak**, Richter am Bundesgerichtshof, 4. Strafsenat, Karlsruhe
- Referent** **Dr. phil. Jörg Kubitzki**, AZT Automotive GmbH, Sicherheitsforschung, Allianz Zentrum für Technik, Ismaning
- Referent** **Kai Lohse**, Oberstaatsanwalt beim Bundesgerichtshof, Karlsruhe
- Referent** **Ewald Ternig**, Erster Polizeihauptkommissar, Dozent für Verkehrsrecht/Verkehrslehre, Fachhochschule für öffentliche Verwaltung, Fachbereich Polizei, Landespolizeischule Rheinland-Pfalz, Hahn-Flughafen
- Referent** **Prof. Dr. phil. Mark Vollrath**, Lehrstuhl für Ingenieur- und Verkehrspsychologie, Technische Universität Braunschweig
- Arbeitskreis VI:** **Alternative Reparaturmethoden**
- Worauf muss sich der Geschädigte einlassen? Und welche Reparaturverfahren hat der Sachverständige bei der Begutachtung des Schadens zu berücksichtigen?
- Leitung** **Dr. jur. Hans-Joseph Scholten**, Vors. Richter am Oberlandesgericht, 1. Zivilsenat, Düsseldorf
- Referent** **Stefan Bergmann**, Rechtsanwalt, Abteilung Versicherungs- und Verkehrsrecht – Juristische Zentrale, ADAC e.V., München

## Arbeitskreise

- Referent** **Norbert Hermann**, AZT Automotive GmbH, Referat Reparaturforschung, Allianz Zentrum für Technik, Ismaning
- Referent** **Dr. jur. Sigurd Wern**, Richter am Landgericht Saarbrücken
- Arbeitskreis VII:** **Anscheinsbeweis im Verkehrsrecht**  
– Ein typischer Lebenssachverhalt, Grundlagen – Fallkonstellationen – Grenzen
- Leitung** **Vera von Pentz**, Richterin am Bundesgerichtshof, VI. Zivilsenat, Karlsruhe
- Referent** **Norman Doukoff, MA**, Vorsitzender Richter am Oberlandesgericht München
- Referent** **Christian Janeczek**, Rechtsanwalt, Dresden
- Referent** **Dr. jur. Ulrich Staab**, Rechtsanwalt, Direktor, Bereichsleiter Schaden Komposit, R+V Allgemeine Versicherung AG, Wiesbaden
- Arbeitskreis VIII:** **Neue Entwicklungen im maritimen Umweltschutzrecht**  
– Global  
– Europäisch  
– Probleme der nationalen Umsetzung
- Leitung** **Prof. Dr. jur. Dr. h.c. Peter Ehlers**, Präsident und Professor des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie a.D., Hamburg
- Referent** **Kapitän Wolfram Guntermann**, Direktor Umweltflottenmanagement, Hapag-Lloyd AG, Hamburg
- Referent** **Ulrich Kowallik**, Regierungsdirektor, Leiter des Referats WS 24 (Umwelt- und Klimaangelegenheiten Seeschifffahrt), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn
- Referentin** Nadja Ziebarth, Leiterin des BUND-Projektbüros Meeresschutz, Bremen



## EMPFEHLUNGEN DER ARBEITSKREISE

### **Arbeitskreis I Europäischer Führerscheintourismus**

Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) sind EU-Fahrerlaubnisse anzuerkennen, die nach Ablauf einer Sperrfrist unter Einhaltung des Wohnsitzprinzips erworben wurden. Das gilt auch dann, wenn der Betroffene nach deutschen Maßstäben ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist. Demzufolge kann ein nach deutschen Vorschriften ungeeigneter Kraftfahrer mit einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis in Deutschland fahren, sodass die deutschen Fahrerlaubnisregelungen umgangen werden (»Führerscheintourismus«).

1. Die ständige Rechtsprechung des EuGH, dass im europäischen Ausland erteilte Fahrerlaubnisse grundsätzlich anzuerkennen sind, wird nicht in Frage gestellt.
2. Zur Lösung des Problems »Führerscheintourismus« sollen gesetzliche Sperrfristen von fünf Jahren, im Wiederholungsfall von zehn Jahren, nach jedem Entzug der Fahrerlaubnis eingeführt werden. Der Betroffene muss dann die Möglichkeit haben, die Sperrfrist durch Nachweis der Eignung nach den Vorgaben der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) jederzeit aufheben zu lassen. Dies soll aber frühestens nach Ablauf der bestehenden Mindestsperrfristen erfolgen können.
3. Die Eignungsvoraussetzungen sind auf europäischer Ebene zu vereinheitlichen. Ein europäisches Fahreignungsregister soll eingerichtet werden.
4. §§ 28, 29 FeV müssen aus Gründen der Rechtsklarheit an die europäische Rechtslage angepasst werden, weil der derzeitige Wortlaut die Auslegung durch den EuGH nicht durchgehend berücksichtigt.
5. Die Streitfrage, wann der ordentliche Wohnsitz im Sinn der Europäischen Führerschein-Richtlinie erfüllt ist, ist auf europäischer Ebene zu lösen.

### **Arbeitskreis II Automatisiertes Fahren**

Automatisiertes Fahren kann wesentlich zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs beitragen, einen Beitrag zum Umweltschutz

leisten und den Fahrkomfort erhöhen. Daher ist seine technologische Entwicklung aktiv voranzutreiben und wissenschaftlich zu begleiten. Bei Bedarf ist der Rechtsrahmen anzupassen. Dabei gilt es, die Gesellschaft in diesen Prozess einzubinden. Für eine vollständige oder dauerhafte Ersetzung des Fahrers durch ein System genügt die derzeitige Änderung des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr von 1968 nicht. Ob dies auch für fahrfremde Tätigkeiten gilt, ist unklar. Hier ist der Gesetzgeber aufgefordert, für Klarstellung zu sorgen.

Der Fahrer muss selbst entscheiden können, ob er solche Systeme nutzen möchte. Abschaltbarkeit und Übersteuerbarkeit sind zu gewährleisten, wobei der menschlichen Fähigkeit, das funktionierende System über einen längeren Zeitraum zu überwachen, natürliche Grenzen gesetzt sind. Dies muss technisch aufgegriffen und normiert werden. Der Fahrzeugführer muss jederzeit wissen, in welchem Automatisierungsgrad sich das Fahrzeug befindet und welche Handlungs- und Überwachungsanforderungen bestehen. Zusätzliche Systeme, die dem Fahrer Probleme an den Fahrsystemen melden, ihn bei der Problembehandlung unterstützen und Fehlgebrauch entgegenwirken, können die Sorgfaltsanforderungen an den Fahrer nach und nach verringern. Ab dem hochautomatisierten Fahrbetrieb ist der Fahrer bei bestimmungsgemäßem Gebrauch von Sanktionen und der Fahrerhaftung frei zu stellen. Der Opferschutz darf darunter nicht leiden. Zur Klärung von Haftungsansprüchen nach Schadensfällen in jeglichem automatisierten Fahrbetrieb müssen Systemhandlungen und Eingriffe des Fahrers beweisicher dokumentiert werden. Datenschutz und Datensicherheit sowie Transparenz für den Nutzer sind dabei zu gewährleisten.

Gegen vorhersehbaren und gefährlichen Fehlgebrauch müssen technische Maßnahmen ergriffen werden. Gegen Manipulationen von außen ist entsprechend dem Stand der Technik Vorsorge zu treffen.

Zur Akzeptanzsteigerung beim Nutzer ist eine selbsterklärende Bedienung unumgänglich.

### **Arbeitskreis III Neue Promillegrenzen für Radfahrer?**

1. Nach derzeitiger Rechtslage können sich Fahrradfahrer bei alkoholbedingter Fahrunsicherheit bereits ab einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 0,3 Promille nach § 316 StGB (Trunkenheit im Verkehr) strafbar machen. Der dafür erforderliche Nachweis alkoholbedingter Fahrfehler ist in der Praxis häufig nur schwer zu führen.
2. Neueste rechtsmedizinische Untersuchungen haben gezeigt, dass bei Fahrradfahrern im Bereich von 0,8 bis 1,1 Promille eine signifikante Zunahme von »groben« Fahrfehlern auftritt. Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Arbeitskreis dem Gesetzgeber die Schaffung eines Bußgeldtatbestandes, wie er in § 24 a StVG (0,5-Promille-Grenze) für Kraftfahrzeugführer vorhanden ist, für Fahrradfahrer aber bislang fehlt.



## Empfehlungen

3. Eine deutliche Mehrheit des Arbeitskreises spricht sich nach bisher vorliegenden Erkenntnissen für einen Bußgeldtatbestand mit einem gesetzlichen Grenzwert von 1,1 Promille aus.
4. Es bedarf auch weiterhin einer umfassenden Bewertung der Gefährdung, die von alkoholisierten Fahrradfahrern ausgeht, insbesondere unter Einbeziehung aller vorhandenen wissenschaftlichen Erkenntnisse.

### **Arbeitskreis IV** **Unfallrisiko Landstraße**

1. Bäume und andere Hindernisse im Seitenraum bilden eine besondere Gefahr. Bei Neu-, Um- und Ausbauten muss die einschlägige Richtlinie (RPS) konsequent angewendet werden. Im Bestand müssen Hindernisse entfernt oder durch geeignete Schutzeinrichtungen gesichert werden.
2. Zur Reduzierung schwerer Unfälle soll die Regelgeschwindigkeit für Pkw und Lkw gleichermaßen bei 80 km/h liegen. Dazu ist eine Umkehrung von Regel und Ausnahme bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich. Entsprechend ausgebaut oder ertüchtigte Straßen können danach weiter für Tempo 100 freigegeben werden.
3. In Bereichen unzureichender Sichtweite sollen Überholverbote grundsätzlich angeordnet werden. § 45 der StVO muss das rechtssicher ermöglichen.
4. Motorradfahrende stellen einen großen Anteil der auf Landstraßen Verunglückten. Eine Verbesserung der Situation erfordert an bekannten Motorradstrecken die Möglichkeiten des einschlägigen Merkblattes (MVMot) konsequent umzusetzen. Dies bedeutet unter anderem, dass in Kurvenbereichen die Installation von Schutzplanken nur mit Unterfahrschutz erfolgen darf.
5. Die zeitnahe Umsetzung derartiger Maßnahmen erfordert eine regelmäßige, auskömmliche Finanzierung. Der jeweilige Straßenbausträger ist deshalb aufgefordert, über Erhaltungsmaßnahmen hinaus für diese Zwecke ein festes Budget einzurichten.

### **Arbeitskreis V** **Ablenkung durch moderne Kommunikationstechniken**

- I. In einer relevanten Anzahl von Fällen sind schwere Unfallereignisse im Straßenverkehr Folge einer Ablenkung des Fahrers durch Informations-, Kommunikations- und Unterhaltungsmittel. Gleichwohl gibt es in Deutschland hinsichtlich der Art der Nutzung sowie der Häufigkeit solcher Unfälle keine verlässlichen Daten. Es bedarf einer aussagekräftigen Datenbasis, die die Nutzung durch den Fahrer sowohl bei unfallfreien Fahrten als auch bei Unfällen erfasst. Die Grundlagen sind durch eine bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) anzuschließende Arbeitsgruppe zu schaffen.

## Empfehlungen

- II. Die Verhinderung einer Ablenkung im Straßenverkehr durch Informations-, Kommunikations- und Unterhaltungsmittel erfordert eine Intensivierung präventiver Maßnahmen. Hierzu müssen die Verkehrserziehung in Schulen und Fahrschulen optimiert sowie Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer auch in der Arbeitswelt für diese Problematik sensibilisiert werden. Der Arbeitskreis empfiehlt hierzu eine bundesweit einheitliche Dachkampagne.
- III. Technische Lösungen können einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung von Ablenkungsunfällen leisten. Der Arbeitskreis fordert die Gesetzgeber auf, Rahmenbedingungen für Fahrzeughersteller, Produzenten von Informations-, Kommunikations- und Unterhaltungsmitteln sowie für Diensteanbieter zu schaffen, um die Möglichkeiten situativer Funktionsunterdrückung zu implementieren. Dies betrifft z.B. die Deaktivierung von manuellen Zieleingaben oder die Sperre von Textnachrichten während der Fahrt. Die Rekonstruktion entsprechender Verstöße und Manipulationen muss technisch sichergestellt werden.
- IV. § 23 StVO ist im Hinblick auf die technische Entwicklung nicht mehr zeitgemäß. Das betrifft insbesondere die Begriffe »Mobil- oder Autotelefon« und den ausgeschalteten Motor sowie die Beschränkung auf Aufnehmen oder Halten des Hörers. Der Arbeitskreis fordert den Verordnungsgeber zu einer Neufassung der Vorschrift auf. Diese sollte an die visuelle, manuelle, akustische und mentale Ablenkung von der Fahraufgabe anknüpfen. Die Geldbuße sollte eine gestaffelte Erhöhung bei Gefährdung sowie bei Schädigung vorsehen. Bei der Neufassung ist auf eine bessere Nachweisbarkeit in der Praxis Rücksicht zu nehmen.

### **Arbeitskreis VI**

#### **Alternative Reparaturmethoden**

1. Unabhängig vom Auftraggeber muss der Kfz-Sachverständige bei jeder Begutachtung eines Haftpflichtschadens alle zur fachgerechten Reparatur anerkannten Reparaturverfahren berücksichtigen. Von mehreren gleichwertigen Methoden zur vollständigen sach- und fachgerechten Wiederherstellung muss er in seinem Gutachten die wirtschaftlich sinnvollste dokumentieren.
2. Eine gleichwertige Reparatur setzt voraus, dass die Garantie- und Gewährleistungsansprüche nicht beeinträchtigt werden.
3. Der Rückgriff auf eine günstigere Reparaturmethode darf nicht zur Beeinträchtigung der begründeten Ansprüche des Geschädigten führen.
4. Der Gesetzgeber wird erneut aufgefordert, für eine grundsätzliche berufliche Ordnung des Kfz-Sachverständigenwesens zu sorgen. Hierzu gehört insbesondere die Regelung einer entsprechenden Grundqualifikation und einer regelmäßigen Fortbildung, die nachzuweisen ist.

### **Arbeitskreis VII Anscheinsbeweis im Verkehrsrecht**

1. Der von der Rechtsprechung entwickelte Anscheinsbeweis, der es erlaubt, bei typischen Geschehensabläufen auf Kausalität oder Verschulden zu schließen, ist für die Beweisführung in Verkehrsunfallsachen unverzichtbar. Einer gesetzlichen Regelung bedarf es nicht.

#### **Einstimmig**

2. Allerdings sind vor seiner Anwendung alle Aufklärungsmöglichkeiten auszuschöpfen.

#### **Überwältigende Mehrheit**

3. Ob ein typischer Geschehensablauf vorliegt, bestimmt sich nach allgemeinem Erfahrungswissen und nicht nach einer individuellen Lebenserfahrung. Der zugrunde gelegte Erfahrungssatz muss hinreichend tragfähig sein; er muss eine hohe Wahrscheinlichkeit für einen bestimmten Geschehensablauf begründen. Dabei sind sämtliche bekannten Umstände des Falles zu berücksichtigen.

#### **Einstimmig**

4. Bei Massenunfällen gerät der Anscheinsbeweis häufig an seine Grenzen. Der Arbeitskreis begrüßt deshalb die Absicht der Versicherungswirtschaft, die bestehende freiwillige Regulierungspraxis auch auf solche Fälle zu erstrecken, in denen weniger als 50 Fahrzeuge beteiligt sind.

#### **Überwältigende Mehrheit**

### **Arbeitskreis VIII Neue Entwicklungen im maritimen Umweltschutzrecht**

Der Arbeitskreis begrüßt, dass im Bereich der Seeschifffahrt bereits ein weitreichendes Regelwerk zum Schutz der Meeresumwelt existiert. Darauf aufbauend hält es der Arbeitskreis für erforderlich, den Meeresumweltschutz weiter voranzutreiben. Der Arbeitskreis bekräftigt die Feststellungen des 46. VGT 2008, dass angesichts der Internationalität der Seeschifffahrt weltweit gleiche, von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) zu beschließende Standards gelten müssen. Regionale Regelungen, insbesondere der Europäischen Union, sollten der Harmonisierung der Umsetzung internationaler Regelungen dienen, nicht jedoch weiteregehende Anforderungen begründen, die zu Rechtsunsicherheit und Wettbewerbsverzerrungen führen können.

Der Arbeitskreis begrüßt die Bemühungen zur Reduzierung von Schiffsabgasen, insbesondere den Schwefel-Grenzwert von 0,1%, der seit dem 1.1.2015 für

## Empfehlungen

Schiffstreibstoffe in Nord- und Ostsee sowie den nordamerikanischen Überwachungsgebieten gilt. Es muss sichergestellt werden, dass die Einhaltung der Grenzwerte sowohl in den Häfen als auch auf See effizient überwacht wird.

Wenn Abgasreinigungssysteme (Scrubber) an Bord von Schiffen eingesetzt werden, sollten künftig Systeme verwendet werden, die die Gewässer nicht mit schadstoffhaltigen Rückständen belasten.

Der Arbeitskreis nimmt mit großer Besorgnis die zunehmende Vermüllung der Meere zur Kenntnis.

Auch wenn die illegale Einleitung von Schiffsmüll daran nur einen geringeren Anteil hat, ist ein effektives System der Müllvermeidung und des Abfallmanagements geboten. Um die Kontroll-Möglichkeiten zum Verbleib des Schiffsmülls zu verbessern, sollte die Müllverbrennung an Bord auf Ausnahmen beschränkt sein. Die Kosten für die Müllentsorgung sollten generell in die Hafengebühren eingerechnet werden.

Der Arbeitskreis erwartet, dass das Ballastwasser-Übereinkommen von 2004 in Kürze international in Kraft treten wird. Bereits zugelassene und eingebaute Ballastwasser-Behandlungssysteme sollten Bestandsschutz genießen. Die Umsetzung sollte nach international einheitlichen Grundsätzen erfolgen und Ausnahmen vom Einleitverbot für Ballastwasser streng begrenzt werden. Zur Schaffung und Bereitstellung einer zuverlässigen und transparenten Datenbasis für die biologische Risikoabschätzung sind zusätzliche Anstrengungen erforderlich.

Maßnahmen zum Meeresschutz in der Seeschifffahrt sollten so ergriffen werden, dass für die Betroffenen ausreichende Planungssicherheit besteht.

## **Eröffnungsansprache des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages Generalbundesanwalt a. D. Kay Nehm am 29. Januar 2015 in Goslar**

Zum 53. Male treffen sich Deutschlands Verkehrsrechtler mit ihren ausländischen Gästen zum Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar. Seien Sie uns alle herzlich willkommen!

Wieder ist der Pegel des Interesses auf über 1900 Teilnehmer gestiegen. Selbstverständlich freuen wir uns über die stetig wachsende Zustimmung. Halten die Steigerungsraten der letzten Jahre an, werden wir in Kürze mit mehr als 2000 Teilnehmern rechnen können. Trotz wesentlicher Verbesserungen auf dem Felde der Tagungs- und Übernachtungsstätten müssen wir Sorge tragen, nicht Opfer des eigenen Erfolges zu werden.

Gewiss ist der Verkehrsgerichtstag auch eine Heerschau der Branche. Gleichwohl ist er keine Veranstaltung mit Verlautbarungscharakter. Im Mittelpunkt steht der Austausch breit gefächerter Erfahrungen und Interessen im Ringen um ein gerechtes praktikables Verkehrsrecht. Deshalb wollen wir jedem an der Mitwirkung Interessierten zu akzeptablen Bedingungen die Chance rechtlichen Gehörs bieten. Arbeitskreise jenseits von 500 Teilnehmern stellen dieses Prinzip in Frage. So haben wir uns – nicht zuletzt unter den Zwängen der hiesigen Tagungsbedingungen – erneut veranlasst gesehen, für drei Arbeitskreise einen Anmeldestopp zu verhängen und durch Zugangskontrollen einen geordneten Verlauf sicher zu stellen.

Heute freuen wir uns über alle, die nach Goslar gekommen sind. Mein erster Gruß gilt dem Hausherren, Herrn Oberbürgermeister Dr. Junk. Lieber Herr Junk auch in diesem Jahr haben wir allen Anlass, Ihnen und der Stadt Goslar für die nun auch von der überörtlichen Presse wahrgenommene außerordentliche Gastlichkeit zu danken. Nachdem wir gemeinsam das Problem der Tagungsstätten entschärft haben, hat uns in diesem Jahr der Verwaltungsausschuss zur Optimierung der technischen Ausstattung kräftig unter die Arme gegriffen. Herzlichen Dank!

Es ist inzwischen zu einer schönen Gewohnheit geworden, dass die niedersächsische Landesregierung ihre Verbundenheit mit dem Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar durch die Teilnahme eines Regierungsmitglieds bekundet. In diesem Jahr begrüßen wir den Minister für Inneres und Sport, Herrn Boris Pistorius. Ihre

Anwesenheit, Herr Minister, freut mich besonders, weil Sie in Ihrem Grußwort gewiss auf die Probleme eingehen werden, die mit der Einführung zeitgemäßer Kontrolleinrichtungen verbunden sind. Doch dazu später mehr. Mit Ihnen begrüße ich Herrn Dr. Saipa, Mitglied des niedersächsischen Landtages.

Waren die Plenarvorträge der vergangenen Jahre der Zukunft der Automobiltechnik und den damit verbundenen juristischen Herausforderungen gewidmet, wollen wir uns heute den aktuellen Problemen der Assekuranz zuwenden. Wir freuen uns, dass der Präsident des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft, Herr Dr. Alexander Erdland zu uns gekommen ist. Seien Sie uns herzlich willkommen! Das Thema Ihres Vortrages »Markt und Politik – Aktuelle Herausforderungen der (Kfz-) Versicherung«, berührt die Verkehrsrechtler in besonderem Maße. Die Komplexität unseres Verkehrsrechts und der Kostendruck in der Kfz-Versicherung bringen es mit sich, dass das Verhältnis anspruchsberechtigter Verkehrstopfer zu den eintrittspflichtigen Versicherungen nicht immer konfliktfrei verläuft. Gerade weil die beruflichen Interessen unserer Teilnehmer in diesem Punkte weniger ausgewogen verteilt sind, wird sich der Deutsche Verkehrsgerichtstag auch weiterhin dafür einsetzen, aktuelle versicherungsrechtliche Themen zu behandeln und auf Beschlüsse hinzuwirken, die nicht von der Zahl der Füße, sondern vom Gewicht der Argumente bestimmt sind.

Bevor ich nun der Tradition entsprechend auf einige verkehrsrechtliche Probleme eingehe, möchte ich eines Mannes gedenken, dem nicht nur das Verkehrsrecht wichtige Impulse verdankt. Im September vergangenen Jahres verstarb Prof. Dr. Peter Macke, von 1998 bis 2003 Tagungspräsident des Deutschen Verkehrsgerichtstages, langjähriges Mitglied unseres Vorstandes und Träger der Goslar Medaille. Peter Macke verband Ideenreichtum mit außergewöhnlichem persönlichem Einsatz. Wir erinnern uns an seine kenntnisreiche Leitung des Vorbereitungsausschusses und an seine Ansprachen zur Eröffnung der unter seiner Tagungsleitung stehenden Verkehrsgerichtstage. Sie spiegeln sein streng rechtsstaatliches Denken ebenso wie sein Engagement zugunsten schwächerer Verkehrsteilnehmer. Wir werden Peter Macke ein ehrendes Gedenken bewahren.

Vor gut 100 Jahren veröffentlichte der Finkenwerder Johann Kienau, alias Gorch Fock, seinen Roman »Seefahrt tut not!« Heute scheint die von Kienau besungene Seefahrts-Romantik angesichts Tausender vorüber schwimmender Stahlcontainer im Schwinden begriffen. Auch wenn das historische Finkenwerder nur noch in der Kutterscholle existiert, das anno 56 vor Christus von Pompeius beschworene »navigare necesse est« gilt heute mehr denn je. Die maritime Entwicklung ist nicht allein Bestandteil unserer Kulturgeschichte, sie ist vor allem Motor einer prosperierenden Weltwirtschaft.

Bieten die Weltmeere nahezu unbegrenzt Raum für Wachstum – die Probleme der Seefahrt sind, wie unser Arbeitskreis VIII seit Jahren unter Beweis stellt, trotz erheblicher Umweltprobleme und trotz Aufsehen erregender Havarien in weltweiter Zusammenarbeit lösbar – steht die Verkehrspolitik zu Lande in Erwartung prognostizierter Zuwächse vor kaum lösbaren Aufgaben.

Zwar besteht an der Bedeutung des Straßenverkehrs für Handel und Wandel ebenso wenig Zweifel, wie am Wert des Individualverkehrs für die freie Entfaltung der Persönlichkeit. Schädliche Emissionen aller Art, versiegelte Landschaften und allenthalben drohender Verkehrsinfarkt setzen jedoch dem ungehemmten Wachstum deutliche Grenzen.

Da wir das wachsende Verkehrsaufkommens durch fiskalische und andere Schikanen zwar bremsen, letztlich aber weder verhindern können noch verhindern wollen, führt an einer effektiveren Verwaltung des Mangels kein Weg vorbei. Stichworte sind: Verlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsträger, Bau und Ertüchtigung eines leistungsfähigen Straßennetzes, Leitung und Entzerrung der Verkehrsströme, Verdichtung des Verkehrs durch technische Hilfen, Vermeidung vorzeitigen Verschleißes zur Reduzierung unfallträchtiger Baustellen und nicht zuletzt spürbare Kontrollen zur Hebung der Verkehrsmoral.

Viel Arbeit auch für den Deutschen Verkehrsgerichtstag, der diese Entwicklung seit nunmehr 53 Jahren unter rechtlichen und rechtspolitischen Aspekten kritisch begleitet und gestalten hilft.

Seit einem Jahr müht sich die Bundesregierung um eine europarechtskonforme PKW-Maut. Abgesehen von der Verschwendung ministerieller Arbeits- und Gestaltungskraft weiß jedermann, dass das zu erwartende Aufkommen nicht annähernd ausreichen wird, die seit Jahren verschleppte Instandhaltung und den Bau neuer Straßen und Brücken zu finanzieren. Wäre es nicht, statt ängstlich um die Falle des Europarechts herumzuschleichen, ehrlicher, den künftigen Bedarf zu beziffern und Farbe zu bekennen, wie und von wem die erforderlichen Mittel letztlich aufgebracht werden sollen?

Die dreist und offenkundig ohne schlechtes Gewissen angedrohte Überführung des befristeten und zweckgebundenen Soli in den allgemeinen Einkommensteuertarif wird den deutschen Autofahrer ein Vielfaches der Maut kosten. Schlimmer noch, er muss damit rechnen, dass das Aufkommen nicht annähernd zur Ertüchtigung der Infrastruktur, sondern für allerlei Haushaltslöcher oder vermeintlich unverzichtbare soziale Wohltaten verwendet wird. Wäre es nicht gerechter, den Vielfahrer oder den zur kritischen Tageszeit Fahrenden stärker zur Kasse zu bitten, als den sonntagsfahrenden Rentner mit einer jährlichen Fahrleistung von 5000 Kilometern?

Seit Jahren haben wir ein funktionierendes Mautsystem für LKW. Statt dieses System zu einem allgemeinen Lenkungssystem zu ertüchtigen, hat der Bund seinem Vertragspartner Toll Collect drei Jahre ein »weiter so...« zugestanden. Ungeachtet der damit vertanen Chancen kann es nur als skandalös bezeichnet werden, dass die Vereinbarung nicht zum Anlass genommen wurde, das systematisch verschleppte Schiedsgerichtsverfahren – es geht immerhin um ein Volumen von rund 7 Milliarden Euro – zu Ende zu bringen.

Unser abschließendes Streitgespräch »Nachschlag« wird sich am Freitag auch dieses Themas annehmen. Unter der bewährten Leitung von Karl-Dieter Möller streiten: Prof. Dr. Günter Knieps, Institut für Verkehrswissenschaft und

Regionalpolitik, Albert-Ludwigs-Universität, Freiburg und Prof. Dr. Alexander Eisenkopf, Lehrstuhl für Wirtschafts- und Verkehrspolitik, Zeppelin-Universität, Friedrichshafen. Der Titel lautet: »Verkehrsinfarkt – Bypass-OP durch City-Maut?« Dazu laden wir wiederum die Bürger der Stadt herzlich ein.

Zur effektiven Bewirtschaftung des Verkehrsraums trägt auch der Einsatz technischer Vorkehrungen bei. Auch wenn hier noch viel Zukunftsmusik zu hören ist, schon heute wird absehbar, dass die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen mit den vielfältigen Möglichkeiten der Technik kaum Schritt halten werden. Die Hersteller sollten deshalb frühzeitig Antworten auf die Frage geben, wem und zu welchen Zwecken die Technik des automatisierten Fahrens dienen kann. Der heute mitunter vermittelte Eindruck, automatisiertes Fahren werde künftig allerlei fahrfremde Allotria ermöglichen, ist jedenfalls nicht zielführend. Ich hoffe, dass unser Arbeitskreis II darauf erste Antworten geben wird.

Vor nunmehr 25 Jahren traten Navigationsgeräte ihren Siegeszug an. So erfreulich die elektronischen Beifahrer für die Orientierung, die Verkehrssicherheit und nicht zuletzt auch für das friedliche Miteinander von Ehegatten sein mag, von dem seinerzeit propagierten Heilmittel gegen Verkehrsinfarkt kann auch heute noch keine Rede sein. Zuverlässigkeit und Alltagsnutzen lassen nach wie vor zu wünschen übrig. Empfohlene Umfahrungen erinnern zuweilen an den Zug der Lemminge – also doch wieder Vertrauen in das gute alte Dampfradio? Leider wird uns auch dieser Service durch Unzuverlässigkeit, mitunter auch durch unprofessionell aufdringliche Präsentation vergällt.

Vor einigen Wochen schreckte mich mein öffentlich-rechtlicher Landessender zu Beginn der Verkehrsnachrichten mit einer fanfarenartig einsetzenden lärmenden Geräuschkulisse auf. Derartige Unsitten erschweren nicht nur das Verständnis der Meldungen, sie sind unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit ebenso deplatziert, wie die Neigung mancher Moderatoren, ausgerechnet auf diesem Felde ihre Eignung zum Blödeln unter Beweis zu stellen.

Auf meinen Widerspruch schrieb mir der Intendant auf drei hochwertigen DIN A 4 -Blättern (Porto 1,45 €), das von mir beanstandete »Sounddesign« sei für den Sender ebenso wichtig, wie das Layout für die Frankfurter Allgemeine Zeitung. Deshalb werde der Verkehrsservice mit einem sogenannten Musikbett unterlegt. Diese stellten den für das Programm wichtigen Programmfluss dar und verhinderten akustische Abbrüche.

Ein merkwürdiges Verständnis gebührenpflichtiger öffentlich-rechtlicher Grundversorgung! Wer an der aktuellen Verkehrslage interessiert ist und zuverlässige Informationen erwartet, welche Einschränkungen das Fortkommen behindern und welche Alternativen zur Wahl stehen, dürfte sich kaum um lokale Senderidentitäten und fortgesetzte Musikberieselung scheren.

Auch die seit Jahren an neuralgischen Strecken bewährten variablen Verkehrszeichen tragen dazu bei, den Verkehr belastungsabhängig zu verdichten. Voraussetzung ist allerdings, dass Verkehrsregeln als Verhaltensgebot und nicht als unverbindliche Empfehlung verstanden werden. Der Geheime Rat Goethe war



Realist genug, sein »Edel sei der Mensch, hilfreich und gut!« als Ideal zu formulieren. Nein, der Mensch ist nicht edel und gut; schon gar nicht, wenn er seine Individualität mit dem Gasfuß auslebt. Dass Verkehrsüberwachung hierzulande gleichwohl auf Vorbehalte trifft und reflexartig als Abzocke diffamiert wird, gehört deshalb zu den Merkwürdigkeiten unserer Zeit.

Man könnte dies als Petitesse und Steckenpferd der Autofahrerlobby abtun, würde der Datenschutz nicht kräftig assistieren. Dazu zwei Beispiele: 2009 rang sich der Arbeitskreis V des 47. Deutschen Verkehrsgerichtstages zu der Empfehlung durch, »Section Control« zumindest die Chance eines Versuches einzuräumen. Sechs Jahre hat es gedauert, bis ein Bundesland – Niedersachsen – sich getraut hat, den Versuch zu starten. Da Funktionsfähigkeit und Nutzen nach ausländischen Erfahrungen längst außer Zweifel stehen, dient der Versuch letztlich allein der Beruhigung notorischer Bedenkenträger.

Ein bewährtes Muster: Seit April 2002 gilt das Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen – das Autobahnmautgesetz. Dort heißt es in § 4: »Diese Daten dürfen ausschließlich für die Zwecke dieses Gesetzes verarbeitet und genutzt werden. Eine Übermittlung, Nutzung oder Beschlagnahme dieser Daten nach anderen Rechtsvorschriften ist unzulässig.«

Um ja keinen Polizisten, Staatsanwalt oder Richter auf dumme Auslegungsgedanken zu bringen, hat bereits die Begründung des Gesetzentwurfs vorgebaut: Die Verarbeitung und Nutzung dieser Daten für andere Zwecke, z.B. für Geschwindigkeitskontrollen ist ausgeschlossen! Konsequenz: Die zur Gebührenerhebung gespeicherten Daten dürfen selbst zur Aufklärung und Ahndung schwerster Delikte gegen das Leben nicht verwertet werden.

Vor einigen Wochen verurteilte das Landgericht Würzburg den »Autobahn-schützen«, der zwischen 2008 und 2013 über 100 Mal auf Lastwagen geschossen hatte, zu einer Freiheitsstrafe von 10 ½ Jahren. Statt dem lebensgefährdenden Spuk durch Auswertung der Mautdaten ein rasches Ende zu bereiten, mussten sich Scharen von Polizeibeamten mit Methoden der Steinzeit um Aufklärung mühen. So sah sich das Bundeskriminalamt gezwungen, an mehreren Autobahnabschnitten die Kennzeichen aller vorbeifahrenden Autos zu erfassen und mit den Tatzeiten abzugleichen. Warum? Einzig und allein deshalb, weil der Gesetzgeber seinerzeit glaubte, den Rechtsbedenkenträgern die Zustimmung zur Maut abkaufen zu müssen.

Nur wenige Gerichte haben diese Absurdität nicht hinnehmen wollen. Statt zu versuchen, einen nicht auslegungsfähigen Rechtssatz durch Auslegung zu korrigieren, hätten sie den Erfolg versprechenden Weg beschreiten sollen, den Gesetzgeber im Wege der konkreten Normenkontrolle nach Art. 100 GG in die Schranken zu weisen.

Betont doch das Bundesverfassungsgericht seit Anbeginn gebetsmühlenartig das verfassungsrechtliche Gebot effektiver Strafverfolgung und das Interesse an einer möglichst vollständigen Wahrheitsermittlung im Strafverfahren. Immer wieder

hebt das Gericht die wirksame Aufklärung gerade schwerer Straftaten als einen wesentlichen Auftrag eines rechtsstaatlichen Gemeinwesens hervor.

Zweifellos beschränkt die Normierung eines absoluten Verwertungsverbots die Strafverfolgung in erheblichem Maße, weil sie Ermittlungsmaßnahmen in Anknüpfung an datenschutzrechtliche Befürchtungen von vornherein untersagt und jede Verwendung dennoch erlangter Erkenntnisse unterbindet. Zwar können derartige absolute Verbote in engen Ausnahmefällen zum Tragen kommen – etwa, wenn eine Ermittlungsmaßnahme mit einem Eingriff in den Schutzbereich der Menschenwürde verbunden wäre, die jeder Abwägung von vornherein unzugänglich ist – davon kann allerdings bei einer gesetzlich geregelten eingeschränkten Verwendung der Mautdaten ernsthaft nicht die Rede sein.

Nichts gegen die Auseinandersetzung um Zulässigkeit und Reichweite von Eingriffsrechten und um die verfassungsrechtlich gebotenen Vorkehrungen gegen Missbrauch. Irritierend ist die Meinungsführerschaft derjenigen, die sich – ohne selbst Verantwortung zu tragen – das Mäntelchen des liberalen Rechtswahrs umhängen und sich auch noch dafür preisen lassen, dass sie wider besseres Wissen um die bestehenden verfassungsrechtlichen Schranken den gläsernen Autofahrer an die Wand malen.

Datenschützer haben die Verwaltung auf Einhaltung datenschutzrechtlicher Regeln zu kontrollieren und die Politik in datenschutzrechtlichen Fragen zu beraten. Der Datenschutz darf aber nicht zur primären Rechtsquelle des Verkehrsrechts werden.

Es gibt also auch für diesen und die folgenden Verkehrsgerichtstage noch viel zu tun. Dass die wiederkehrenden Befürchtungen des Veranstalters, uns könnten die zündenden Ideen ausgehen, unbegründet sind, verdanken wir der Qualität unseres Vorbereitungsausschusses. Dessen Mitglieder haben auch diesmal einen bunten Strauß gebunden, der das breite Spektrum des Verkehrsrechts widerspiegelt. Herzlichen Dank Ihnen und allen Mitwirkenden! Mögen Sie, mögen wir alle durch richtungweisende kluge Empfehlungen belohnt werden!

Der 53. Deutsche Verkehrsgerichtstag ist eröffnet.

**Begrüßungsansprache des Oberbürgermeisters  
der Stadt Goslar  
Dr. Oliver Junk  
am 29. Januar 2015 in Goslar**

**Es gilt das gesprochene Wort!**

Herr Präsident, Herr Minister, sehr verehrte Damen, sehr geehrte Herren,  
ich freue mich, Sie zum 53. Deutschen Verkehrsgerichtstag Goslar begrüßen zu dürfen und heiße Sie ganz herzlich willkommen.

Sehr herzlich begrüße ich den Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages, Herrn Kay Nehm, dem ich vorab sehr herzlich zu seiner Wiederwahl gratulieren möchte, und die Vizepräsidentin Frau Dr. Gerda Müller sowie alle Vorstandskolleginnen und -kollegen. Vielen Dank Ihnen und allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Verkehrsgerichtstages, dass Sie Goslar die Treue halten.

Ein namentliches, besonderes Willkommen gilt weiterhin dem Niedersächsischen Minister für Inneres und Sport, Herrn Boris Pistorius, als Vertreter der Landesregierung und Herrn Dr. Alexander Erdland, Präsident des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., der gleich im Anschluss den Plenarvortrag halten wird.

Meine Damen, meine Herren, verehrte Gäste, Goslar freut sich, wir freuen uns, dass Sie auch in diesem Jahr – zum 53. Mal – zu uns gekommen sind. Seit 53 Jahren werden der Deutsche Verkehrsgerichtstag und Goslar in einem Atemzug genannt. Verkehrsgerichtstag Goslar: Das ist nicht nur eine Tagung, das ist eine Marke. Die Suche nach dem Markenkern einer Stadt beschäftigt heutzutage Politik und Wirtschaft, vielerorts – allerdings nicht in Goslar. Denn wir haben unsere Marken. Dazu gehört z.B. unser Welterbe, das uns unverwechselbar macht, denn Sie tagen ja tatsächlich hier in einer von nur acht Altstädten in Deutschland, die die Unesco unter diesen besonderen Schutz gestellt hat. Dazu gehört ganz sicher auch der Kaiserring, einer der bedeutendsten Preise der zeitgenössischen Kunst, den wir in diesem Jahr zum 40. Mal verleihen werden. Und dazu gehört der Verkehrsgerichtstag, das Flaggschiff unserer Tagungen, der alljährlich im Januar den Auftakt unseres Veranstaltungskalenders bildet.

Apropos Januar – gestatten Sie mir bei der Gelegenheit die selbstbewusste These, dass jede Stadt bei strahlendem Sonnenschein zu gefallen weiß – wenn jedoch so wie in Goslar selbst Sturm und Wind, regennasser Asphalt, Nebelschwaden oder Schneematsch den Eindruck und die Atmosphäre nicht trüben können, dann befinden Sie sich in einer wirklich schönen Stadt! Und das sind Sie hier, liebe Gäste, – in einer wunderschönen, selbstbewussten, stolzen Stadt.

Zurück zur Marke: Eine Marke steht für Glaubwürdigkeit und Vertrauen, für Prestige und Kontinuität. Eine Marke ist unverwechselbar. Etwas, das man mit ganz bestimmten Eigenschaften verbindet, wenn man den Namen hört. An was denken Sie, meine Damen und Herren, wenn Sie den Namen »Verkehrsgerichtstag Goslar« hören? Wohl an die jahrzehntelange Tradition, die damit einhergeht. Sie denken an die Eröffnungsveranstaltungen in der beeindruckenden Kaiserpfalz. An die unterschiedlichen Tagungsstätten, die in der Innenstadt verteilt sind. An das abschließende Streitgespräch vor Goslarer Bürgerinnen und Bürgern. An die intime Atmosphäre in unserer kleinen Stadt. An die Herzlichkeit, mit der wir Sie gerne empfangen. Das alles ist die große Marke Deutscher Verkehrsgerichtstag Goslar!

Verehrte Gäste, die ganze Stadt freut sich, dass Sie bei uns sind und deshalb haben wir uns der großen Herausforderungen, die mit einer Teilnehmerzahl von fast 2.000 Tagungsgästen einhergehen, sehr gern angenommen. Die Tagungsräume im Goslarer Theater und in der technisch sehr gut ausgestatteten Sparkassen-Passage haben sich bewährt. Das zeigt auch das positive Feedback von Arbeitskreisleitern und Teilnehmern. Zusammen mit den anderen Tagungsstätten in der Innenstadt haben Sie wieder kurze Wege. Sehr gern unterstützt die Stadt auch in diesem Jahr den Veranstalter mit einem Zuschuss, um die Tagungsräume optimal auszugestalten. Ich danke allen Sponsoren – insbesondere der Volksbank Nordharz, dem Landkreis Goslar und der Sparkasse Goslar/Harz. So wird z.B. die Sparkassen-Passage für eineinhalb Tage komplett für den Kundenverkehr geschlossen und steht ausschließlich Ihnen, den Verkehrsexperten, zur Verfügung. Auch dies ist ein Zeichen, dass ganz Goslar und damit meine ich Rat, Verwaltung, Wirtschaft, Handel, die Bürgerinnen und Bürger, hinter dem Verkehrsgerichtstag stehen.

Meine Damen und Herren, zum 53. Verkehrsgerichtstag haben wir wieder ein Rahmenprogramm zusammengestellt, das Ihren Aufenthalt in Goslar bereichern soll. Heute Abend lade ich Sie ein zu unserem Dämmerstapfen mit Live-Musik im Goslarer Museum. Im Museum ist aktuell auch noch eine Ausstellung des Cartoonisten Uli Stein zu sehen, die eigens für den Verkehrsgerichtstag verlängert wurde. Damit und mit allen weiteren Aktionen wollen wir Ihnen unsere Wertschätzung vermitteln und zum Ausdruck bringen: Sie sind zu »Gast bei Freunden«.

2.000 Gäste wollen nicht nur tagen, sondern auch schlafen. Es ist deshalb unsere Pflicht und Aufgabe – da sind wir selbstkritisch genug -, in den Bereichen Hotellerie und Tagung unsere Quantitäten und Qualitäten weiter zu verbessern. Ich sage offen: deutlich zu verbessern. Und hier tut sich etwas – die ehemalige Realschule Hoher Weg, im unmittelbaren Stadtzentrum, wird in ein attraktives Vier-Sterne-Hotel mit hochwertigen Bio-Suiten umgewandelt. Baustart für das

Hotel mit dem passenden Namen »Plumbohms Alte Schule« ist im Sommer, so dass Sie sich bald auf neue interessante Übernachtungsmöglichkeiten auf halbem Weg zwischen Kaiserpfalz und Marktplatz freuen dürfen.

Daneben wollen wir das Pfalzquartier hier in unmittelbarer Nähe der Kaiserpfalz entwickeln, das sich heute noch als eine triste Mischung aus leerstehenden Waschbetongebäuden, ungenutzten Fahrzeughallen und Parkplätzen präsentiert. Das Interesse und der Investitionswille des Hamburger Projektentwicklers ECE an dieser jahrzehntelang vernachlässigten, städtebaulichen Filetfläche spricht für die Attraktivität Goslars als Wirtschaftsstandort. Das dort vorgesehene großflächige Shopping-Center in unmittelbarer Nähe unserer lebendigen Innenstadt ließ uns von diesen Planungen aber Abstand nehmen, um eine massive Beeinträchtigung des Einzelhandels im Zentrum zu verhindern. Stattdessen sind wir eine zweijährige Planungs-option mit der ortsansässigen Firma Tescom der Goslarer Unternehmerfamilie Tessner eingegangen. Der Fokus liegt nun auf den Bereichen Wohnen, Hotel, Gastronomie, Parken und Kultur und das auf einer Fläche von rund drei Hektar! Wir erhoffen uns von der Quartiersentwicklung eine deutliche Aufwertung dieser Fläche – »das Scheußlichste, was Goslar zu bieten hat«, so der Vizepräsident des Landesamtes für Denkmalpflege bei der Besichtigung des Areals. Wir sollten, meine Damen und Herren, die Kaiserpfalz aus ihrer unwürdigen Nachbarschaft befreien, so formulierte es jüngst ein Besucher unserer Stadt.

Meine Damen und Herren, Sie sehen, wir bewegen uns, wir arbeiten daran, uns Jahr für Jahr weiterzuentwickeln – auch für den Verkehrsgerichtstag. Wir wollen den Verkehrsgerichtstag, wir brauchen ihn, wir bringen ihm unsere Wertschätzung entgegen. Für heute wünsche ich dem 53. Deutschen Verkehrsgerichtstag wieder einen erfolgreichen Verlauf, richtungweisende Ergebnisse und Ihnen allen einen angenehmen Aufenthalt in Goslar. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit! Und ein herzliches Glück auf!



**Grußwort  
des Niedersächsischen Ministers  
für Inneres und Sport  
Boris Pistorius  
auf dem 53. Deutschen Verkehrsgerichtstag  
am 29. Januar 2015 in Goslar**

**Es gilt das gesprochene Wort!**

Sehr geehrter Herr Nehm,  
sehr geehrte Damen und Herren!

Ich freue mich, Sie so zahlreich beim 53. Deutschen Verkehrsgerichtstag begrüßen zu dürfen. Sie sind auch in diesem Jahr traditionell wieder hierher nach Goslar gekommen.

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag hat in der Vergangenheit immer wieder wichtige Impulse geliefert, auch und gerade für uns in der Regierungsverantwortung.

Sie als Experten für Verkehrssicherheit treffen sich hier Jahr für Jahr, um aktuelle Probleme zu diskutieren und um innovative Lösungsansätze zu erarbeiten, wie Deutschlands Straßen noch sicherer werden können. Wir schätzen Sie als kluge Ratgeber, und deshalb darf ich Ihnen zunächst für Ihr großes Engagement herzlich danken!

Die Sicherheit im Straßenverkehr ist für mich alles andere als ein Randthema. Sie ist für die Menschen im Land und für die Niedersächsische Landesregierung von großer Bedeutung. Wenn ein Unfall passiert, dann kann man froh sein, wenn es nur bei einem Blechschaden bleibt. Unfälle haben leider nicht selten viel gravierende Folgen.

Es kommt zu Verletzungen, die einen möglicherweise lebenslang begleiten, und im schlimmsten Fall müssen Menschen sogar ihr Leben auf der Straße lassen. Deshalb muss es für uns alle ein Anliegen sein, dass es gar nicht erst zu Unfällen kommt.

Wenn man sich die Entwicklung der letzten Jahrzehnte anschaut, kann man sagen, dass wir auf einem guten Weg sind. So wurde in den 70er Jahren der bundesweite Höchststand an Verkehrstoten gemessen. Er lag bei über 21.000,

wohlgemerkt nur in Westdeutschland. Zuletzt waren es jährlich um die 3.500 Personen. Was uns allen immer noch viel zu viel ist.

Deshalb liegt es gemeinsam an Politik, Wissenschaft und Industrie den beschrittenen Weg weiterzuverfolgen.

Innovative Technik in den Fahrzeugen, Ausbau von Straßen und Brücken, oder die Kontrolle des Straßenverkehrs sind in diesem Kontext nur einige Beispiele.

Wir müssen also Kreativ und Innovativ bleiben. Dafür leisten Tagungen wie diese hier in Goslar einen wichtigen Beitrag. Und ich versichere Ihnen, auch die Niedersächsische Landesregierung sucht ständig nach neuen, erfolgversprechenden Wegen.

Ich möchte mich heute vor allem auf die bessere Kontrolle des Straßenverkehrs konzentrieren.

Wie Sie alle wissen wird Niedersachsen als erstes Bundesland ein Pilotprojekt »Section Control«, also die Streckenabschnittskontrolle, starten.

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag hat ein solches Pilotprojekt bereits im Jahr 2009 gefordert. Zu Recht, wie ich finde. Wir in Niedersachsen packen es jetzt an.

In Zusammenarbeit mit der Firma »Jenoptik Robotik« werden wir voraussichtlich im Herbst in den Echtbetrieb gehen. Das Projekt wird ab dem ersten Tag wissenschaftlich im Rahmen einer Promotion begleitet.

Sie alle wissen: Geschwindigkeitskontrolle senkt nachweislich Unfallhäufigkeit und Unfallschwere. Die bisherigen Kontrollen erfolgen aber immer nur an jeweils einem Punkt.

Auch das ist zwar in gewisser Weise effektiv, aber Sie alle kennen ja die Praxis. Es kommt nicht selten vor, dass vor diesem Punkt abgebremst wird, manchmal sogar ruckartig, danach wird aber wieder das Gaspedal durchgetreten.

»Section Control« erweitert das Spektrum. Es ermöglicht die Kontrolle über eine längere Strecke hinweg. Dadurch können auch negative Effekte abgestellt werden, wie etwa das abrupte Ändern der Geschwindigkeit.

Diese Technik wirft immer wieder auch Fragen nach dem Datenschutz auf. In enger Abstimmung mit der niedersächsischen Beauftragten für den Datenschutz sorgen wir für ein Höchstmaß an Schutz sensibler Daten.

Der Datenschutz ist von Anfang an in die Planungen eingebunden und signalisiert bis heute keine grundlegenden Bedenken gegen das Verfahren. Warum auch. Mir geht es nicht um die Speicherung von Daten zu irgendwelchen Zwecken, sondern einzig und allein um die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf unseren Straßen.

Deshalb kann ich auch heute froh darüber sein, dass unser Vorstoß sowohl im Bund als auch in den anderen Bundesländern auf positive Resonanz stößt. Die Innenministerkonferenz hat auf Grundlage unseres Berichtes im Dezember letzten Jahres beschlossen, das niedersächsische Modell zu »Section Control« zum bundesweiten Pilotprojekt zu machen.

Aus Berlin vernehme ich erste Signale, dass man sich nun vornimmt eine allgemeine »gesetzliche Grundlage« zu schaffen.



Es gibt also Hoffnung, dass es nicht bei einem Pilotprojekt bleibt, sondern »Section Control« in Deutschland irgendwann ein alltägliches Instrument bei der Kontrolle der Verkehrsteilnehmer ist, so wie es in anderen Ländern bereits heute der Fall ist.

Länder wie Österreich oder die Niederlande setzen schon lange auf diese Messmethode. Sie haben damit nachweislich Erfolge erzielt.

Die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten durch den Verkehr konnte gesenkt werden. Auch der Verkehrsfluss verläuft harmonischer.

Generell hilft ja manchmal ein Blick über den Tellerrand. Schließlich muss man ja das Rad nicht immer neu erfinden. So auch beim Thema Rettungsgasse. Wer wie ich viel auf Autobahnen unterwegs ist weiß, wie weit Theorie und Realität bei diesem Thema auseinander sind.

Oft gelingt es den Autofahrern nicht einmal mehr beim Erblicken des Blaulichtes im Rückspiegel an die Seite zu fahren, weil die Straße schlicht zugeparkt ist. Polizisten und Rettungskräfte berichten mir dazu oft haarsträubende Geschichten. Dies führt immer wieder zu Zeitverlusten auf dem Weg zu Verletzten und fordert in der Folge auch Menschenleben.

Wer hingegen schon einmal beobachtet hat wie diszipliniert österreichische Autofahrer bei Stau eine Rettungsgasse bilden, kann glatt neidisch werden.

Zwar ist auch in Deutschland gesetzlich geregelt, dass eine Rettungsgasse zu bilden ist. Wer dies nicht tut, wird allerdings gerade einmal mit 20 Euro Strafe belangt. Dieses Strafmaß hat man in Österreich auf über 2.000 Euro erhöht. Ein Schelm wer Böses dabei denkt. Ich finde darüber müssen wir diskutieren. Das sind wir sowohl Opfern, als auch Polizei und Rettungskräften schuldig.

Eine andere, genauso unnötige Gefahr wird durch Baustellenraser ausgelöst.

Auch hier kann ich nur vorschlagen, dass wir uns darüber unterhalten müssen, wie wir dieser Gefahr begegnen. Und auch hier empfehle ich den Blick auf die Handhabung in anderen Ländern.

In den USA weisen auffällige, gelbe Schilder darauf hin, dass Verkehrsverstöße im Baustellenbereich mit doppeltem Bußgeld geahndet werden. Einerseits um die Verkehrsteilnehmer, aber natürlich auch um die Arbeiter auf den Baustellen zu schützen. Und ich meine, dass wir hier auch in Deutschland ansetzen sollten!

Anrede, Es gibt also weiterhin einiges zu tun, um unsere Straßen sicherer zu machen. Sie werden, da bin ich sicher, auch in diesem Jahr wichtige Impulse dafür liefern.

Ich möchte mich an dieser Stelle bei denjenigen herzlich bedanken, die seinerzeit beim Verkehrsgerichtstag maßgeblich die Empfehlung für »Section Control« mit erarbeitet haben.

Das war ein wichtiger Grundstock für das niedersächsische Pilotprojekt, und zukünftig vielleicht auch bundesweit für mehr Verkehrssicherheit. Daran wird einmal mehr deutlich, wie wichtig Ihr fach- und sachkundiger Rat für die Verkehrssicherheit in Deutschland ist.

## Grußwort

Ich möchte Sie ermutigen, sich weiterhin so engagiert und tatkräftig in die Debatten einzubringen.

Als zuständiger Minister sehe ich Ihren Ergebnissen jedenfalls auch in diesem Jahr mit Interesse entgegen.

Ich wünsche Ihnen in diesem Sinne einen erfolgreichen 53. Deutschen Verkehrsgerichtstag und natürlich eine gute Zeit hier in Goslar! Vielen Dank!

XXX

## **Plenarvortrag zum 53. Deutschen Verkehrsgerichtstag am 29. Januar 2015 in Goslar**

**Markt und Politik – Aktuelle Herausforderungen der (Kfz-) Versicherung  
Dr. Alexander Erdland  
Präsident des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.,  
Berlin**

Sehr geehrter Herr Nehm,  
sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Junk,  
sehr geehrter Herr Minister Pistorius,  
meine sehr geehrten Damen und Herren,

es ist mir eine besondere Ehre und Freude, zum 53. Deutschen Verkehrsgerichtstag hier in Goslar zu Ihnen sprechen zu dürfen.

Denn seit über 50 Jahren wird hier in der Kaiserpfalz Verkehrsgeschichte geschrieben. Mit diesem Ort sind bedeutende Entwicklungen und große Debatten des Verkehrsrechts, der Verkehrspolitik und der Verkehrssicherheit verbunden. Herr Nehm, meine sehr geehrten Damen und Herren, für Ihre Anstrengungen hierzu möchte ich mich bei Ihnen sehr herzlich bedanken.

Aber nicht nur Ende Januar – aufs ganze Jahr betrachtet wird in Goslar Verkehrsgeschichte geschrieben. Lieber Herr Oberbürgermeister Junk, Sie wissen das bestimmt: In Goslar ist man sehr sicher unterwegs. Das zeigt schon ein Blick auf unsere Regionalstatistik, also das Dokument, das alljährlich ausweist, wie sicher oder unsicher man auf den Straßen in unseren Landkreisen und Großstädten unterwegs ist. Hier in Goslar muss man sich da wenig Sorgen machen. Da spielen Sie in der Champions League. Ihre Bewohner verhalten sich vorbildlich im Verkehr: In der Haftpflicht liegen die Goslarer in der Klasse 1, in der Vollkaskoversicherung in der Klasse 2. Viel besser geht es nicht. Nur in der Teilkasko liegt Goslar im Mittelfeld, weil im Harz die Elemente mehr Schäden verursachen als an anderen Orten der Republik.

Das kommt nicht von ungefähr: Schon der wohl berühmteste Harzreisende beklagte sich 1777 auf seinem Weg nach Goslar. Ich zitiere: »Ein ganz entsetzliches Wetter habe ich heute ausgestanden, was die Stürme für Zeugs in diesen Gebirgen ausbrauen, ist unsäglich, Sturm, Schnee, Schloßen (Hagel), Regen und zwei

Meilen an einer Nordwand eines Waldgebirges her, alles fast ist nass ... es regnet gar arg und niemand reist ...«

Nun, meine Damen und Herren, die Naturgewalten, die Johann Wolfgang von Goethe im Harz noch am eigenen Leib erfahren musste, spiegeln sich heute, im motorisierten Zeitalter, in unserer Teilkasko-Regionalstatistik wider. Es ist insofern beruhigend, zu wissen, dass wir heute auch dank Versicherung bei fast jeder Witterung reisen können. Ja, es ist uns geradezu selbstverständlich geworden, uns so gut wie unabhängig von Naturgewalten zu bewegen.

Meine Damen und Herren,

ich spreche heute als Präsident des GDV, eines Verbandes, der aktuell 470 Mitgliedsunternehmen zählt. Ich spreche für eine Branche, die sich berufsmäßig mit dem Risiko beschäftigt. Durch Naturgefahren, aber natürlich auch im Verkehr. Und damit Mobilität erst ermöglicht. Und zwar nicht nur für Reisen durch die Natur, sondern auch für den Transport von Gütern von A nach B. Ohne Versicherung kein Verkehr, keine Globalisierung, meine Damen und Herren.

Der Ursprung der modernen Versicherung sind die Schiffsversicherungen im Mittelmeerraum im 14. Jahrhundert, die über Spanien, England und Holland nach Deutschland kamen. Seitdem haben gesellschaftliche und technologische Veränderungen stets zu neuen Entwicklungen auch im Versicherungsbereich geführt. Denn wir Versicherer sind wie kaum eine andere Branche in der Gesellschaft verankert. Und so wie sich die Gesellschaft verändert, so muss sich auch unsere Branche wandeln.

Was treibt die Versicherungswirtschaft heute an? Ich will, gleichsam vor der Klammer, drei Aspekte nennen:

Eine der tiefgreifendsten Veränderungen in unserer Gesellschaft ist die digitale Transformation. Sie verändert vor allem die Erwartungen der Kunden an unsere Produkte und an unsere Kommunikation. Der Anteil an Versicherungen, die im Neugeschäft im Netz abgeschlossen werden, steigt stetig. In der Autoversicherung waren es zuletzt 17 Prozent. Und selbst wenn die Kfz-Versicherung beim Vermittler abgeschlossen wird, ist dem doch oft die Information im Netz vorangegangen. Stichwort Vergleichsportale. Die neuen Technologien eröffnen uns dabei Chancen, die Bedürfnisse unserer Kunden besser zu bedienen. Aber sie stellen uns eben auch vor neue Herausforderungen. Stichwort Datenschutz. Darauf werde ich heute noch zu sprechen kommen.

Eine weitere große Herausforderung ist die fundamentale Veränderung unseres Regulierungsrahmens. Das reicht von der Reform der Lebensversicherung in Deutschland bis zu den vielen, äußerst komplexen Regelungswerken, die in Brüssel in den letzten Jahren entstanden sind und weiter entstehen. Die Umsetzung all dieser Projekte führt einerseits dazu, dass wir in Europa das wohl modernste Aufsichtsrecht der Welt und ein Maximum an Verbraucherschutz haben. Andererseits stellt dies die Unternehmen vor große Aufgaben. So hat, um nur ein Beispiel zu nennen, die europäische Aufsichtsbehörde für Versicherungen zur Umsetzung des neuen Aufsichtsregimes Solvency II schon jetzt an die 700 Leitlinien

herausgegeben – inklusive der Erläuterungen sind das mehrere tausend Seiten. Übrigens auf Englisch.

Zum Dritten steckt Europa als Folge diverser Börsen-, Banken- und Staatsschuldenkrisen in einer Phase historisch niedriger Zinsen. Wir sind nicht Schuld daran, aber wir haften mit dafür. Und die Sparkultur in Deutschland leidet. Dieses Szenario wird uns wahrscheinlich noch auf längere Sicht zu schaffen machen. Gerade in der Lebensversicherung, die auf langfristige und verlässliche Anlagemöglichkeiten angewiesen ist, stellt das uns und unsere Kunden vor ganz neue Herausforderungen.

Aber darin steckt wie immer auch eine Chance; eine Chance, sich neue Anlagemöglichkeiten zu erschließen und dadurch unser Investment stärker zu diversifizieren und noch sicherer zu machen. Zu diesen neuen Anlagemöglichkeiten gehören Investitionen in die Infrastruktur, etwa Energienetze, Schulen, Brücken und – natürlich – auch Straßen. Mit einem Anlagekapital von insgesamt 1,4 Billionen Euro können wir hier, wenn die Rahmenbedingungen stimmen, auch aus gesellschaftlicher Sicht einen echten Beitrag leisten. Meine Damen und Herren, die deutschen Versicherer stehen für Investitionen in die Infrastruktur bereit!

Schon an diesem wirklich nur kurzen Überblick sehen Sie: Die Branche insgesamt sieht sich gewaltigen Herausforderungen gegenüber. Gleichzeitig stehen die Unternehmen in einem harten Wettbewerb miteinander. Es kommt daher für die Versicherer mehr denn je darauf an, in einer volatilen Welt bei allen Gefahren auch Potenziale zu erkennen. Und genau deshalb bringen wir uns immer wieder auch in die Diskussionen um die Zukunft des Verkehrs ein. Und das gilt insbesondere für den Verkehrsgerichtstag.

Meine Damen und Herren,

ich möchte heute aus Sicht der Versicherungswirtschaft auf drei Themenfelder eingehen, die Sie und uns nicht nur heute, sondern auch noch in den kommenden Jahren intensiv beschäftigen werden.

1. Die Entwicklung der rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen der Kfz-Versicherung.
2. Die Folgen der Digitalisierung und Automatisierung des Straßenverkehrs.
3. Die weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland.

Lassen Sie mich mit einigen Daten zur Kraftfahrzeugversicherung, einer Kernkompetenz der Branche, beginnen.

Im Jahr regulieren wir in Deutschland im Kraftfahrtbereich durchschnittlich mehr als neun Millionen Schadenfälle. Das sind pro Tag rund 25.000, pro Stunde etwa 1.000 Schäden! Durchschnittlich erbringen wir pro Stunde Leistungen in Höhe von 2,5 Millionen Euro. Im Jahr 2013 summierten sich diese auf über 21 Milliarden Euro.

Damit leisten wir einen nicht unerheblichen Beitrag zum Wohlergehen und zur Sicherheit der Bürgerinnen und Bürger. Zuverlässige, flächendeckende und bezahlbare Kfz-Versicherungen sind von nicht zu unterschätzendem Wert. Und keineswegs selbstverständlich!

Eine Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung kostet bei uns in Deutschland heute im Durchschnitt ca. 240 Euro. In Italien sind es etwa 400 Euro, in Großbritannien 465 Euro. Im Durchschnitt! Bei 17- bis 25-Jährigen kostet eine Police im Vereinigten Königreich im Schnitt sogar stolze 1.630 Euro. Ich will hier gar nicht über die Folgen für Berufs- und Ausbildungschancen oder die Teilnahme am öffentlichen Leben im ländlichen Raum spekulieren. Aber die Folgen wären gravierend. Hätten wir hierzulande solche Preise, könnte das junge, vor allem sozial schwache Menschen von der Teilnahme am Straßenverkehr ausschließen. Ich bin sicher, dass wir alle das nicht wollen.

Meine Damen und Herren, wir haben Grund, gemeinsam stolz darauf zu sein, dass wir es in Deutschland geschafft haben, einen guten, verlässlichen und bezahlbaren Versicherungsschutz zu garantieren. Das hat natürlich damit zu tun, dass in Deutschland sehr viel für die Verbesserung der Verkehrssicherheit getan wird. Aber das alleine ist nur ein Teil der Geschichte. Entscheidend sind aus meiner Perspektive vor allem auch drei weitere Gründe.

1. Ein verlässlicher Rechtsrahmen, der über Jahrzehnte entwickelt wurde.
  2. Ein vorbildliches Zulassungssystem, das einen flächendeckenden Versicherungsschutz gewährleistet.
  3. Ein intensiver Wettbewerb, der guten Service und niedrige Preise gewährleistet.
- Insbesondere die Bedeutung eines verlässlichen Rechtsrahmens kann man aus meiner Sicht gar nicht überschätzen. Denn in anderen europäischen Staaten ist es oft eine unklare Rechtspraxis, die zu hohen Kfz-Prämien führt.

Denken Sie – nur als Beispiel – an die Rechtsprechung in Großbritannien zu Schleudertraumata. An britischen Gerichten gibt es dazu bisher keine nachvollziehbare Rechtspraxis. Die allermeisten Fälle werden ohne jede Prüfung anerkannt. Das hat dazu geführt, dass jährlich rund 550.000 Briten nach einem Verkehrsunfall über eine entsprechende Verletzung klagen – die in den meisten Fällen auch anerkannt wird. Die Kosten trägt am Ende die Versichertengemeinschaft: Nach den Berechnungen unserer britischen Kollegen machen diese inzwischen ein Viertel der Gesamtkosten aus. Das sind 110 Euro bei einer durchschnittlichen Police!

Ich möchte deshalb an dieser Stelle gerne und ausdrücklich Lob und Dank sagen für eine in der Sache angemessene und vor allen Dingen verlässliche Rechtsprechung in Deutschland. Die deutschen Richter haben es geschafft, den berechtigten Ansprüchen der Geschädigten gerecht zu werden. Und gleichzeitig haben sie uns Versicherern Planungs- und Kalkulationssicherheit gegeben. Das macht es uns erst möglich, gute und bezahlbare Versicherungen anzubieten. Da wiederhole ich mich gerne: Das ist eine Leistung, die man gar nicht hoch genug schätzen kann.

Ich bin zuversichtlich – und baue sehr darauf –, dass wir uns diesen verlässlichen Rechtsrahmen bewahren können. Die Voraussetzung ist aber natürlich, dass auch in Zukunft bedacht wird, welche Auswirkungen Gesetzesänderungen zum Beispiel auf die Bezahlbarkeit der Kfz-Versicherung haben.

Denken Sie nur an die Diskussion über die Einführung eines Angehörigen-schmerzensgeldes! Mit dem Thema haben Sie sich hier in Goslar ja vor drei Jahren

intensiv befasst – und im Ergebnis eine vorsichtige Öffnung des deutschen Rechts empfohlen. Heute steht das Vorhaben im Koalitionsvertrag von Union und SPD: Menschen, die einen nahen Angehörigen verlieren den Partner, ein Kind oder Elternteil, sollen danach einen eigenständigen Schmerzensgeldanspruch erhalten. In der konkreten gesetzlichen Umsetzung – und später in der Rechtsprechung – müssen wir dabei aber zu einer verlässlichen und nachvollziehbaren Systematik finden. Auch und gerade im Interesse der gesamten Versichertengemeinschaft! Denn nur ein rechtlich klar gefasstes Angehörigenschmerzensgeld erlaubt uns Versicherern eine verlässliche Kalkulation und darauf aufbauende, verbrauchergerechte Versicherungsprämien. Orientierung zu möglichen Grenzen der Entschädigung mag dabei aus meiner Sicht die Rechtsprechung zum Schockschaden bieten. Hier haben die Gerichte bereits nachvollziehbare Kriterien für die Entschädigung von nahen Angehörigen entwickelt.

Meine Damen und Herren,

ein weiterer Grund für ein gutes, flächendeckendes und günstiges Angebot in der Kfz-Versicherung ist unser hiesiges Zulassungssystem. Ich übertreibe nicht, wenn ich sage: Darum beneidet uns das Ausland. Denn in Deutschland bekommt nur eine Zulassung, wer bereits die Deckungszusage einer Versicherung vorweisen kann. Auch bei einer Kündigung – nach der der Versicherungsschutz noch für einen weiteren Monat bestehen bleibt – wird die Behörde sofort informiert. Die fordert den Halter dann auf, umgehend eine neue Versicherung abzuschließen. Ansonsten wird das Auto zwangsweise stillgelegt.

Ein Fahrzeughalter muss in Deutschland schon sehr planvoll vorgehen, um den gesetzlichen Versicherungszwang zu umgehen und sich nach Kündigung seiner Versicherung der Zwangstilllegung zu entziehen. Im Verhältnis zur Zahl der insgesamt in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge schätzen wir, dass bei einem von 10.000 Fahrzeugen – also 0,1 Promille – ein solcher Rechtsverstoß erfolgt. Zum Vergleich: In Großbritannien sind schätzungsweise 2,8 Prozent, in Bulgarien sogar 19 Prozent der zugelassenen Fahrzeuge ohne Versicherung. Bei den insgesamt sich in Deutschland bewegendem Fahrzeugen – also einschließlich ausländischer Kraftfahrzeuge – sind es nach unserer Schätzung immer noch deutlich unter einem Prozent.

Die hohe Versicherungsquote in Deutschland gewährleistet eine faire Verteilung des Risikos. Und gleichzeitig bringt sie ein Mehr an Sicherheit für die Bürger. Im vergangenen Jahr musste die Verkehrsofferhilfe der Versicherer nur 139 Mal einspringen, wenn es bei einem Unfall in Deutschland keinen Versicherungsschutz gab. Anders gesagt: Bei weit über zwei Millionen polizeilich erfassten Unfällen hierzulande wissen wir nur von 139 Fällen, in denen der verantwortliche Fahrer keinen Versicherungsschutz hatte.

Es wundert daher nicht, dass die Europäische Kommission einen vergleichbar niedrigen Prozentsatz in anderen Mitgliedsstaaten sehen möchte.

Insofern gehen wir in Deutschland mit gutem Beispiel voran. Im Zusammenhang mit dem Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission zu der

grenzüberschreitenden Verbringung von Kraftfahrzeugen muss deshalb sichergestellt sein: Fahrzeuge dürfen auf deutschen Straßen nur dann unterwegs sein, wenn sie verkehrstüchtig sind und einen ausreichenden Versicherungsschutz haben. Meine Damen und Herren, wir werden auch weiterhin alles daran setzen, dass die sichere Situation auf deutschen Straßen gewahrt bleibt!

Ein bewährtes Zulassungssystem und eine über Jahrzehnte entwickelte, sehr verlässliche und klare Rechtslage – das sind die entscheidenden Rahmenbedingungen für gute und bezahlbare Kfz-Versicherungen.

Und ich glaube, ich darf sagen: Dieser Rahmen wird von der Versicherungswirtschaft gut ausgefüllt. Seit der Deregulierung des Versicherungsmarktes vor zwanzig Jahren gibt es einen harten Preiswettbewerb: Rund 100 Autoversicherer konkurrieren heute um ein jährliches Beitragsvolumen von fast 25 Milliarden Euro.

Belebt wird der Wettbewerb auch durch die steigende Nutzung des Internets. Die Kunden können Angebote schnell und einfach vergleichen – und machen davon auch viel Gebrauch. Bei privat genutzten Pkw – ich sagte es bereits – werden inzwischen mehr als 17 Prozent der neuen Verträge über den Direktvertrieb abgeschlossen.

Und: Keine andere Versicherung wechseln die Deutschen so häufig wie die Kfz-Versicherung. 2013 wurde für circa zwölf Millionen, also für fast ein Drittel aller privat versicherten Pkw, ein neuer Kfz-Versicherungsvertrag geschlossen – entweder beim bisherigen oder bei einem neuen Versicherer; zum Jahreswechsel 2013/2014 entschieden sich fast zwei Millionen private Pkw-Halter für einen neuen Versicherer. Mehr Wettbewerb kann man sich doch kaum wünschen!

Wie heftig umkämpft der Markt ist, sehen sie daran, dass die Branche insgesamt im Bereich Kfz-Versicherung in den letzten Jahren versicherungstechnische Verluste geschrieben hat. Die Beiträge haben also nicht ausgereicht, um Schäden und Verwaltungskosten zu decken.

Den Wettbewerbs-Vorteil hat der Kunde, der heute weniger Beiträge bezahlt als noch Mitte der 90er-Jahre. Ein – das möchte ich als Ökonom hinzusetzen – bisher kaum beachteter Liberalisierungserfolg.

Das Bild in der Öffentlichkeit ist allerdings leider oft ein anderes. Verbraucherschützer, Teile der Politik und der Medien kritisieren die Versicherungswirtschaft insgesamt. Und natürlich gibt es solche Kritik auch im Bereich der Kfz-Versicherung.

Wir nehmen diese Kritik ernst. Denn das Vertrauen unserer Kunden ist unser wichtigstes Kapital. Und es ist auch mein ganz persönlicher Anspruch, dass wir Kritik nicht einfach beiseite wischen. Sondern versuchen, daraus zu lernen. Indem wir besser werden, wenn Kritik berechtigt ist. Oder indem wir uns besser erklären, um Missverständnisse auszuräumen und falsche Eindrücke zu vermeiden.

Ein zentraler Kritikpunkt ist beispielsweise die fehlende Transparenz. Hier stehen wir, auch als Branche, allerdings vor einem Problem, das sich vielleicht nie ganz lösen lässt. Denn die Informationen zwischen Kunden und Anbietern sind ungleich verteilt. Das ist in vielen Märkten so. Bei Versicherungen ist es aber sehr



ausgeprägt. Denn Versicherungsverträge sind Rechtsprodukte, die komplexe und vielfältige Sachverhalte regeln müssen.

Diese Hürde kann man nicht beseitigen. Aber man kann versuchen, sie zu senken. Darum bemühen wir uns. Beispielsweise, indem wir Weiterbildungsprogramme für Vermittler anbieten, um die Beratung zu verbessern. Oder indem wir Versicherungsbedingungen verständlicher und rechtssicher formulieren.

Mit einem enormen Kraftakt haben wir darum die Musterbedingungen überarbeitet. Mithilfe von Sprachwissenschaftlern haben wir die Bedingungen aktualisiert, neu strukturiert, kürzere Sätze gebildet und – wo möglich – auf Fachbegriffe verzichtet. Auch die Produktinformationsblätter werden entsprechend überarbeitet, um die Verständlichkeit weiter zu verbessern.

Die neuen Musterbedingungen für die Unfall-, Rechtsschutz- und Private Haftpflichtversicherung liegen seit 2013 vor. Bei den Allgemeinen Bedingungen zur Kraftfahrtversicherung sind wir noch früher dabei gewesen. Bereits 2008 haben wir hier verbraucherfreundlichere Formulierungen vorgelegt. Diese haben wir im vergangenen Jahr nun noch einmal überarbeitet. Das Ergebnis werden wir voraussichtlich noch in diesem Frühjahr veröffentlichen.

Uns geht es darum, verständlicher zu werden. Aber gleichzeitig, das ist klar, darf darunter die Rechtssicherheit für Verbraucher, Versicherer, Anwälte und Gerichte nicht leiden. Das war und ist die oberste Prämisse. Das bedeutet aber natürlich – und da komme ich auf das Eingangsproblem zurück –, dass aus unseren Versicherungsbedingungen keine Unterhaltungsromane werden, die schnell und einfach zu lesen sind. Wir senken die Hürden so gut es geht. Aber beseitigen können wir sie eben nicht ganz.

Ein anderer Kritikpunkt, auf den ich – gerade an dieser Stelle – zu sprechen kommen möchte, ist die Behauptung, Versicherer würden die Regulierung von Schäden bewusst verzögern. Dieser Vorwurf trifft uns schwer. Denn das Vertrauen der Kunden auf eine faire und schnelle Regulierung im Schadensfall ist das Fundament, auf dem jede Versicherung aufbaut. Wenn dieses Vertrauen schwindet, gerät alles ins Wanken.

Wir haben darum die Umfrage, die der Deutsche Anwaltverein (DAV) dazu im vergangenen Jahr durchgeführt hat, sehr ernst genommen. Insgesamt wurden 1.257 Rechtsanwälte befragt, darunter wohl etwa 550 Fachanwälte für Verkehrsrecht.

Dieser Umfrage zufolge sah eine große Mehrheit der Anwälte eine Verschlechterung in der Schadenregulierung. Auch was den Bereich Kfz-Haftpflicht angeht. Einige Kritiker – wohlgemerkt nicht der DAV – haben dies auch als Anzeichen für eine systematische Benachteiligung der Versicherten dargestellt.

Ich möchte dieses Thema hier nicht umgehen. Weil es mir wichtig ist, dass wir hier Missverständnisse ausräumen. Weil mir an einem guten und konstruktiven Miteinander gelegen ist.

Denn ich bezweifle nicht, dass Sie als Anwälte überdurchschnittlich oft auf Hindernisse und Schwierigkeiten stoßen, wenn es um die Beschleunigung einer Prüfung und eine schnelle Regulierung geht.

Aber, das wissen Sie besser als ich, die Versicherungsunternehmen sind auch von Rechts wegen zu einer gründlichen Überprüfung jedes einzelnen Falles verpflichtet. Aus Verantwortung gegenüber der Versichertengemeinschaft. Das hat uns zuletzt das Oberlandesgericht Köln noch einmal ins Stammbuch geschrieben. Die Richter haben in aller Klarheit gesagt, dass eine gründliche Prüfung im Interesse der Gesamtheit der pflichtversicherten Kfz-Halter ist, die über ihre Prämienleistungen die Unfallschäden im Ergebnis zu tragen haben. Denn nur so kann ein Betrug an der Versichertengemeinschaft verhindert werden.

Viel entscheidender ist aber: Das Bild in den Anwaltskanzleien ist nur ein Ausschnitt der gesellschaftlichen Wirklichkeit. Aus der Betrachtung des Wartezimmers eines Arztes schließt man ja auch nicht, dass die ganze Gesellschaft krank wäre. Es ist doch so, dass ein Anwalt bei einem Streitfall konsultiert wird, während die übrigen Anträge unstreitig reguliert werden.

Tatsache ist: Laut dem »Servicebarometer Assekuranz 2012« sagen 86 Prozent der befragten Kunden, ihre Erfahrungen mit der Schadenregulierung seien »ausgezeichnet«, »sehr gut« oder »gut«. Ein ähnlich positives Bild zeichnet auch die Kundenbefragung des Magazins »Focus Money« aus dem Jahr 2013. 89 Prozent der Befragten sagten damals, der Ruf und das Image des Unternehmens, bei dem sie versichert seien, sei »ausgezeichnet«, »sehr gut« oder »gut«. Und auch zur Frage der Leistungsabwicklung wurden mehrheitlich gute und sehr gute Beurteilungen abgegeben.

Die Wirklichkeit sieht also deutlich positiver aus als das Ergebnis der Umfrage unter Anwälten. Und darüber hinaus: Nur ein Bruchteil der Fälle – 2,9 Prozent – in der Kfz-Haftpflichtversicherung landen überhaupt vor Gericht. Und nur in einem von fünf Fällen entscheiden die Richter dann gegen die Versicherung.

Der Verband erhebt – zu Kalkulationszwecken seiner Mitglieder – eine Statistik über komplett abgeschlossene Schadenfälle. Dieser lässt sich entnehmen, dass elf Monate nach dem Schadeneintritt die allermeisten Sach- und Vermögensschäden – 92 Prozent – in der Kfz-Haftpflicht vollständig erledigt sind. Da wir die Statistik nur einmal jährlich erheben, zeigt sie leider nicht, dass die meisten Fälle ganz rasch abgeschlossen werden. Zahlungen erfolgen oft innerhalb weniger Tage und Wochen. Die verbleibenden acht Prozent der dann – ich betone: nicht abschließend – regulierten Fälle betreffen Rückstellungen z.B. für Fälle, in denen noch die Haftungsfrage, etwa ein Mitverschulden des Versicherten, zu klären ist, was sich auch bei Sachschäden mitunter als schwierig erweisen kann.

Bestätigt fühlen dürfen wir uns besonders durch das Ergebnis der Umfrage des Justizministeriums bei den Landesjustizverwaltungen im Jahr 2013: Von einem zögerlichen Regulierungsverhalten kann demnach keine Rede sein. Sondern es wird ausdrücklich darauf hingewiesen: Die Versicherer sind zum Beispiel bei der Haftpflichtversicherung auch von Rechts wegen dazu verpflichtet, unbegründete Ansprüche auch zum Schutz der Versichertengemeinschaft gerichtlich abzuwehren.

Im Alltag erweist sich die Regulierungspraxis der deutschen Versicherer also in aller Regel als schnell, gut und sachgerecht. Und das entspricht auch dem Interesse der Versicherungsunternehmen. Denn gerade in einem hart umkämpften Markt wie der Kfz-Versicherung hängen Erfolg und Misserfolg ganz entscheidend von der Reputation beim Kunden ab.

Und wo Fehler unterlaufen, da haben wir selbst das allergrößte Interesse, diese zu korrigieren und besser zu werden. Darum nehmen wir Kritik ernst. Ich wünsche mir hier einen offenen, ehrlichen Austausch. Aber mein Wunsch ist auch, dass wir dabei fair miteinander umgehen. Ich denke, das geht Ihnen ebenso.

Meine Damen und Herren,

nach dem Grundsätzlichen möchte ich jetzt auf ein Thema zu sprechen kommen, das uns als Versicherer wie jede andere Branche, ja im Grunde genommen die ganze Gesellschaft herausfordert – und mit dem auch Sie sich dieses Jahr hier in Goslar intensiv beschäftigen: die digitale Revolution.

Die Bundeskanzlerin hat die Herausforderung kürzlich bei unserem Versicherungstag in Berlin auf den Punkt gebracht. Sie hat sehr deutlich gesagt: In den nächsten Jahren wird sich entscheiden, wer das Auto der Zukunft baut. Und es wird sich entscheiden, ob deutsche Unternehmen noch dabei sein werden.

Denn beim »Auto der Zukunft« oder dem »Vernetzten Kfz« geht es um nichts weniger als eine Revolution. Und die passiert jetzt. Sie alle haben sicher die Bilder aus den Vereinigten Staaten vor Augen. Anfang des Monats, der futuristische Entwurf eines selbständig fahrenden Autos von Daimler. Oder ein Audi A7, der automatisch gelenkt über Autobahnen und Highways braust. Der Mensch ist nicht mehr am Steuer. Sondern nur noch Passagier. Erste Testfahrten werden wir wahrscheinlich auch bald in Deutschland erleben.

Dieser Fortschritt bringt tief greifende Veränderungen mit sich.

Damit müssen wir uns als Versicherer befassen. Die Revolution des Automobils erfordert eine Evolution unserer Produkte. Welchen Schadensverläufen werden wir uns im Zeitalter des vollautomatisierten Fahrzeugs gegenübersehen? Wie werden wir in Zukunft unsere Versicherungsprämien in diesem neuen Segment kalkulieren? Oder wie gehen wir zum Beispiel mit Regressansprüchen bei fehlerhaften Fahrzeugsystemen um? Das sind Fragen, die wir diskutieren wollen; und auf die wir Antworten geben müssen. Denn auch in Zukunft benötigen Autofahrer einen eindeutigen, kompetenten und unabhängigen Ansprechpartner, um sich gegen Risiken abzusichern. Das ist und bleibt Anspruch und Aufgabe meiner Branche!

Der Verkehrsgerichtstag hier in Goslar ist der richtige Ort, dieses große Thema in seiner rechtlichen Dimension zu diskutieren. Schon im vergangenen Jahr haben Sie sich der Frage gestellt, wem in Zukunft die Fahrzeugdaten gehören werden. Und darauf überzeugende Antworten gegeben. Dieses Jahr geht es um alle Bereiche des automatisierten Fahrens.

Die entscheidenden Fragen aus Sicht der Versicherer sind dabei

1. Umfassender Schutz des Unfallopfers auch in veränderten Haftungssituationen bei Unfällen mit automatisierten Kraftfahrzeugen.

2. Die Gewährleistung, dass die hochkomplexen technischen Sensoren und Systeme, die für ein automatisiertes Fahren erforderlich sind, ordnungsgemäß funktionieren.
3. Die erforderliche Anpassung der öffentlichen Infrastruktur an die neue Technik. Hier bin ich gespannt, wie der Verkehrsgerichtstag diese Themen diskutiert und zu welchen Ergebnissen ihre Beratungen führen.

Allerdings, nicht verhandelbar sind dabei aus meiner Sicht zwei Dinge:

Erstens: Auch der Halter eines automatischen Fahrzeuges muss uneingeschränkt Herr über seine Daten bleiben. Er muss das Recht haben, sie jederzeit einsehen und über ihre Verwendung entscheiden zu können.

Und zweitens – ganz grundsätzlich – wir dürfen keine technische Entwicklung akzeptieren und für den Straßenverkehr zulassen, die womöglich unsicherer ist als der menschliche Fahrer. Das muss gewährleistet sein, wenn wir nicht wollen, dass am Ende aus dem Traum ein Alptraum wird.

Wir wissen, dass die Automobilindustrie dazu noch eine Vielzahl von Problemen lösen muss. Vor allem im Zusammenspiel zwischen Mensch und Technik, die ja nie völlig fehlerfrei agieren kann. Hier müssen wir sicherstellen, dass der Fahrer jederzeit rechtzeitig und vor allem richtig reagieren kann, um sich und andere vor Schaden zu bewahren. Hier liegt noch viel Forschung vor uns!

Meine Damen und Herren,

ein sehr aktuelles Beispiel für die Fortschritte, die wir beim vernetzten Automobil machen, ist die Einführung des eCall-Systems. Das ist noch keine Revolution aber ein wichtiger Schritt zu mehr Verkehrssicherheit in Europa. Ab 2018 werden neu zugelassene Fahrzeugmodelle mit einem Notfallmeldesystem ausgestattet sein, das die Fahrzeuge endgültig »ans Netz bringt« und die Notfallrettung in vielen Ländern sehr verbessern wird.

Begrüßenswert ist aus unserer Sicht dabei, dass die europäischen Institutionen sich darauf verständigt haben, an den Voraussetzungen für die Einrichtung einer offenen, sicheren und standardisierten Kfz-Plattform zu arbeiten. Dafür haben wir uns zusammen mit vielen anderen Markt-Teilnehmern und den Verbraucherschützern eingesetzt.

Denn nur durch eine solche Plattform ist sichergestellt, dass der Verbraucher frei entscheiden kann, bei wem er bestimmte Dienstleistungen nachfragt – und nur damit ist ein fairer Wettbewerb zwischen den verschiedenen Anbietern gesichert. Vor allem aber schaffen wir damit die technische Voraussetzung, damit der Kunde selbst entscheiden kann, wer die in seinem Auto erhobenen Daten erhalten darf!

Der Schutz der Daten und das Recht der Bürgerinnen und Bürger auf informationelle Selbstbestimmung müssen hier absolute Priorität haben!

Meine Damen und Herren,

wir Versicherer treten für den Datenschutz ein, wenn es um das Automobil von morgen geht. Aber diesem Anspruch müssen wir natürlich auch selbst gerecht werden. Und Big Data bedeutet hier natürlich gleichermaßen Chance wie Herausforderung.

Wir spüren in der Assekuranz ja auch die wahnsinnige Beschleunigung, die die Digitalisierung entfaltet. Mir gefällt der Begriff »zweites Maschinenzeitalter«, den das Massachusetts Institute of Technology geprägt hat. Digitalisierung verändert Vertriebswege, Produkte, Prozesse. Sie wird im Wettbewerb um Kunden gerade bei Service und Effizienz immer wichtiger. Sie können heute einen Schaden per App melden oder Versicherungsangebote online vergleichen. In anderen Bereichen der Versicherungswirtschaft entstehen ganz neue Märkte und neue Bedarfe – etwa Kleingewerbeversicherungen, Kurzzeitpolicen, die Sie über Apps für ein paar Cents kaufen können.

Diese Entwicklung bedeutet natürlich gerade im Datenschutz eine Herausforderung. Denken Sie beispielsweise an das Thema der Telematik-Tarife.

Wie Sie wissen, wird der Telematik-Tarif – gerade im Vergleich zu anderen europäischen Ländern – in Deutschland nur von wenigen Versicherern angeboten. Das liegt unter anderem auch daran, dass wir in Deutschland bereits heute sehr risikogerecht kalkulieren können und dazu keine aufwendigen technischen Hilfsmittel benötigen.

Aber selbst wenn Telematik-Tarife eine weitere Verbreitung erfahren sollten, gilt auch dann: Datenschutz genießt für uns Versicherer allerhöchste Priorität! Denn ein zuverlässiger und vertrauenswürdiger Datenschutz ist die unabdingbare Voraussetzung für unser Geschäft. Heute mehr denn je.

Darum haben wir vor zwei Jahren gemeinsam mit den Datenschutzbehörden der Länder und den Verbraucherschützern einen Code of Conduct erarbeitet: Eine freiwillige Selbstverpflichtung zum Umgang mit Kundendaten, die die Regeln des Datenschutzgesetzes für die Versicherungswirtschaft ergänzt und konkretisiert. Wir machen unsere Datenverarbeitung transparent. Und gleichzeitig verpflichten sich die Unternehmen, den Prinzipien des Datenschutzrechtes in besonderer Weise nachzukommen.

Mittlerweile sind über 260 Unternehmen – knapp 90 Prozent des Marktes – dem Code of Conduct beigetreten. Daran sieht man: Datenschutz ist uns wichtig. Und wir werden die Zusammenarbeit mit den Datenschutzbehörden und den Verbraucherschützern natürlich fortsetzen. Auch und gerade wenn es etwa um Fragen der Mobilität geht. Weil wir da auf der Höhe der Zeit und nahe an unseren Kunden bleiben wollen.

Meine Damen und Herren,

die Digitalisierung verändert aber nicht nur unsere Fahrzeuge und den Verkehr. Neue Mobilität bedeutet nicht nur, anders zu fahren. Sondern es geht auch um einen zweiten, revolutionären Gedanken. Die Sharing Economy. Teilen statt besitzen.

In dieser neuen Kultur des Teilens ist das Auto nicht mehr Ausdruck der Persönlichkeit, was es lange Zeit – auch – war und immer noch ist. In dieser neuen Kultur ist das Auto schlicht ein Fortbewegungsmittel zwischen zwei Haltepunkten.

Laut Prognosen von Beratungsunternehmen (PwC) und Forschungsinstituten (Fraunhofer) könnte sich die Zahl der Autos auf deutschen Straßen drastisch

reduzieren – mit entsprechenden Folgen auch für das Prämienaufkommen der Autoversicherer.

Das ist für uns die ökonomische Dimension der Entwicklung. Mit diesem neuen Verständnis von Besitz gehen aber natürlich auch rechtliche und politische Herausforderungen einher. Das fängt bei der Frage an, ob es einen Anspruch geben soll, in Stadtvierteln feste Stellplätze für Carsharing-Anbieter auszuweisen. Und es geht natürlich auch hier um den Datenschutz.

Diese Fragen spielen derzeit noch kaum eine Rolle in der öffentlichen Diskussion. Nach meiner Wahrnehmung auch nicht auf dem Verkehrsgerichtstag. Aber die Zeit ist ja im Fluss und der Verkehrsgerichtstag eine fortlaufende Veranstaltung. Ich bin daher zuversichtlich, dass Sie sich dieses Themas annehmen werden. Und überzeugende Antworten geben.

Meine Damen und Herren,

ich habe es schon erwähnt: Ein wichtiger Grund dafür, dass wir in Deutschland vergleichsweise niedrige Beiträge in der Kraftfahrtversicherung haben, ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit in den vergangenen Jahrzehnten.

Ganz besonders erfreulich ist dabei die Entwicklung der Todesfälle im Straßenverkehr. Noch im Jahr 1970 zählten wir allein in Westdeutschland rund 21.000 Tote. 43 Jahre später waren es 2013 noch 3.339 Getötete in ganz Deutschland.

An dieser Entwicklung hatten auch wir Versicherer ein klein wenig Anteil. Die gefährliche Spirale steigender Opferzahlen durch die sich explosionsartig entwickelnde Mobilität im Nachkriegsdeutschland hatte die Versicherungswirtschaft früh erkannt. Bereits 1951 haben wir mit Forschung und Beratung auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur begonnen und 1968 dann auch ein Institut zur Erforschung der Fahrzeugsicherheit gegründet.

Nur wenig später wurde damals der Deutsche Verkehrssicherheitsrat gegründet. Übrigens auf Initiative des damaligen Verkehrsministers Georg Leber, der aus der Entwicklung der Mobilität die richtigen Schlussfolgerungen zog. Er machte den Deutschen klar, dass eine hohe Zahl von Verkehrsoffern keinesfalls als Preis der Mobilität zu akzeptieren sei. Auf die dann Jahr für Jahr sinkenden Opferzahlen können alle stolz sein, die daran mitgearbeitet haben.

Aber natürlich sind wir noch nicht am Ziel. Rund 3.300 Getötete, 64.000 Schwerverletzte, davon etwa 7.000 mit schwersten Verletzungen im Jahr – das ist und bleibt unakzeptabel. Wir müssen uns weiter der Aufgabe stellen, Menschen vor Schaden zu bewahren. Körperlich. Aber auch seelisch. Denn verletzt werden nicht nur die unmittelbaren Unfallopfer; auch ihre Freunde und Angehörigen, für die sich oft das ganze Leben einschneidend verändert.

Mehr Sicherheit im Straßenverkehr – das bleibt eine große Aufgabe für unsere Gesellschaft. Und auch für uns Versicherer. Unser Institut – die Unfallforschung der Versicherer – ist zu einem der größten Auftraggeber für universitäre und außer-universitäre Forschung in Deutschland geworden. Mit einem integrativen Ansatz, der Fahrzeug, Straße und Mensch gemeinsam betrachtet.

Deshalb unterstützen wir auch das Leitbild der »Vision Zero« des Deutschen Verkehrssicherheitsrates. Uns geht es dabei, ganz im Sinne von Georg Leber, um eine Philosophie: Wir akzeptieren keine Verkehrsoffer als quasi unvermeidlichen Tribut an die Mobilität. Im Gegenteil. Wir fordern von jedem Planungs- oder Konstruktionsprozess und von jedem Gesetz die Abwägung von Sicherheitsbelangen. Und im Zweifel die Entscheidung zugunsten der Sicherheit.

Aber: In den vergangenen Jahren sind wir in Deutschland unseren Ansprüchen nicht gerecht geworden. Wir haben uns das Ziel gesetzt, innerhalb von zehn Jahren bis 2020 die Zahl der Verkehrstoten um 40 Prozent zu senken. 40 Prozent weniger, das ist und bleibt das Ziel. Davon sind wir heute aber noch weit entfernt: In knapp der Hälfte der Zeit ist bisher die Zahl der Verkehrstoten nur um zehn Prozent gesunken. Da bleibt zu viel tun. Da heißt es jetzt mal, ausnahmsweise: Mehr Tempo machen. Für mehr Verkehrssicherheit.

Meine Damen und Herren,

in diesem Sinne möchte ich an dieser Stelle mit der Expertise unserer Unfallforschung einige Anmerkungen zu den Themen machen, die Sie in Ihren Arbeitskreisen zur Verkehrssicherheit nachher beschäftigen werden.

So stellen Sie sich etwa die Frage, wie wir mit der Ablenkung durch moderne Kommunikationstechniken umgehen sollen. Tatsächlich entwickeln sich Smartphones und Tablets im Auto zu einer großen Herausforderung. Wir wissen zwar bisher vergleichsweise wenig über die konkrete Dimension der Ablenkung – einfach weil wir nicht dabei sind und ein Unfallverursacher sich nicht selbst bezieht. Aber: Hand aufs Herz, wer kann schon sagen, dass er noch nie nach dem Smartphone gegriffen hat, als er am Steuer saß.

Die Frage ist aber: Was kann man tun? Wie gering selbst bei größerer Kontrollichte und Sanktionen die Möglichkeiten tatsächlich sind – das zeigt das Handyverbot. Das hat sich leider als Papiertiger erwiesen. Gesetzliche Lösungen sind also eine zumindest unzureichende Handhabe.

Liegt die Lösung dann nicht tatsächlich im automatisierten Fahren? Auch diese Frage steht im Raum – und wird von Ihnen in einem Arbeitskreis diskutiert.

Richtig ist natürlich, dass elektronische Assistenten in den vergangenen Jahren zu mehr Sicherheit geführt haben. Angefangen mit ESP über den Spurhalte- bis zum Notbremsassistenten. Diese Systeme werden wahrscheinlich auch so manchen Fahrer, der durch das Handy abgelenkt war, vor Schlimmerem bewahrt haben.

Mehr Technik kann also mehr Sicherheit schaffen. Es ist aber etwas anderes, wenn wir den Menschen vollständig durch Technik ersetzen. Denn sobald ein Auto komplett automatisch gesteuert ist, wird der Mensch seine Aufmerksamkeit anderen Dingen zuwenden. Das Auto wird dann nicht mehr kontrolliert.

Deshalb: Die eherne Regel muss lauten, dass wir keine technische Entwicklung für den Straßenverkehr zulassen dürfen, die unsicherer ist als der menschliche Fahrer. Und dass wir sicherstellen müssen, dass die Technik auch nach Jahren, beim dritten oder vierten Halter, noch genauso gut funktioniert, wie am ersten Tag. Das sage ich ausdrücklich als Unterstützer und Befürworter dieser automobilen

Revolution. Denn wir alle wissen: Neue Technologien werden nur dann akzeptiert, wenn sie sicher sind!

Wir alle wissen auch, dass die meisten Unfälle im Straßenverkehr auf menschliche Fehler zurückgehen. Aber immerhin schafft es der Mensch, im Durchschnitt nur alle drei Millionen Kilometer einen Unfall mit Personenschaden zu verursachen. Das ist die Benchmark, die die Technik schlagen muss.

Kurz- und mittelfristig wird die Automatisierung aber auch deshalb nicht zu einer entscheidenden Verbesserung der Verkehrssicherheit führen, weil sie an den entscheidenden Punkten nicht zum Einsatz kommen kann.

Alle Experten sind sich darin einig, dass wir hochautomatisierte Fahrzeuge mindestens bis 2030 nur auf Autobahnen sehen werden. Auf Landstraßen werden automatisierte Fahrzeuge auf längere Sicht nicht zum Einsatz kommen, weil die Verkehrssituation dort zu komplex ist.

Dort aber haben wir die meisten Probleme: Rund 60 Prozent aller Verkehrstoten haben wir auf Landstraßen zu beklagen. Und da wissen wir eigentlich, was zu tun wäre. Wir kennen wirksame Maßnahmen vor allem gegen Motorrad- und Baumunfälle. Auf deren Konto geht allein ein Viertel aller auf Landstraßen getöteten Verkehrsteilnehmer. Um hier Abhilfe zu schaffen, braucht es keine unsinnige Polarisierung nach dem Motto: Baum oder Mensch. Hier hilft vor allem Geld für den Einbau von Schutzplanken und manchmal auch die Bereitschaft, Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Überholverbote anzuordnen. Hier könnten wir schnell Erfolge erzielen. Aber dazu brauchen wir den politischen Willen und eine klare Agenda für die »Vision Zero«.

Auch die Sicherheit im Radverkehr wird insgesamt bedeutender – denn in vielen Städten legen immer mehr Menschen immer mehr und immer längere Wege mit dem Rad zurück. Diskussionsstoff gibt es reichlich – wir alle kennen die Debatten. Radfahrer klagen über völlig unzureichende Infrastruktur und rücksichtsloses Verhalten von Autofahrern. Autofahrer und Fußgänger über eine sehr eigenwillige Regelauslegung von Radfahrern.

Zunehmend fällt allerdings auf, dass viele Radfahrer Unfälle alkoholisiert verursachen. Über viele Jahre hieß es ja auch: Lassen Sie das Auto stehen. Nehmen Sie besser das Fahrrad. Nun wird aber immer deutlicher, dass das so ungefährlich nicht ist, wenn auch – anders als beim Auto – überwiegend für den Fahrer selbst.

Allerdings existiert beim Fahrrad kein Tatbestand analog der 0,5 Promille-Grenze beim Kraftfahrzeug. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat, der ADFC und die Deutsche Polizeigewerkschaft haben deshalb vorgeschlagen, eine 1,1 Promille-Grenze für Radfahrer festzulegen. Auch darüber werden Sie heute noch einmal sprechen. Und deshalb möchte ich sagen, dass ich diesen Vorstoß für sehr vernünftig halte. Ich möchte aber – im Lichte der manchmal etwas erhitzt und ideologisch geführten Debatten zum Radverkehr – darum bitten: Verkürzen Sie die Diskussion über mehr Sicherheit beim Radfahren nicht auf dieses Thema. Hier bleibt weit mehr zu tun, um die Sicherheit der Menschen auf den Straßen zu verbessern.



Dazu brauchen wir vor allem: Mehr Investition in eine sichere Infrastruktur. Ich weiß: Bei der oft klammen Haushaltslage vieler Kommunen ist das nicht einfach. Aber hier gilt: Wer A sagt, der muss auch B sagen. Viele Städte fördern und fordern im Zuge einer ökologischen Neuausrichtung den Radverkehr. Dann ist es aber auch erforderlich, hierzu eine entsprechende – sichere! – Infrastruktur zu schaffen. Meine Damen und Herren,

über Jahre haben wir es in Deutschland geschafft, die Zahl der Verkehrstoten Schritt für Schritt zu senken. Obwohl wir immer mehr Verkehr auf unseren Straßen haben. In den letzten Jahren ist dieser Abwärtstrend jedoch gestoppt worden: Durchschnittlich etwa 3.300 Tote haben wir in den letzten Jahren zu verzeichnen gehabt. Dieser Stillstand ist ein Rückschritt, den wir nicht so nicht hinnehmen dürfen!

Ich jedenfalls bin nicht bereit, das hinzunehmen. Wir haben uns in Deutschland dazu verpflichtet, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 um 40 Prozent zu senken. Und an diesem Ziel müssen wir festhalten!

In diesem Jahr muss von Goslar der klare Appell ausgehen: Alle, die Verantwortung für die Verkehrssicherheit tragen, müssen mehr tun! Dazu braucht es mehr Kreativität. Dazu braucht es die richtigen Prioritäten – Stichwort: Landstraßen. Und es braucht die Entschlossenheit, Entscheidungen zu treffen, die nicht jedem gefallen.

Meine Damen und Herren, vom eingangs erwähnten Dichturfürsten ist nicht nur die Klage über das hiesige stürmische Wetter überliefert, sondern auch die Sätze: »Im Harz habe ich mit Entdeckungen Glück gehabt. Hätt' ich mehr freie Zeit, ich leistete sicherlich was für die Naturgeschichte. ...«

Mit diesen ermunternden Sätzen möchte ich schließen. Ich wünsche Ihnen engagierte Debatten und – wer weiß – vielleicht schreiben wir ja alle gemeinsam in diesen zwei Tagen zwar keine Natur- so doch aber – wieder – ein Stück Verkehrsgeschichte. Vielen Dank!



## Führerscheintourismus – Probleme bei der Anerkennung ausländischer Führerscheine –

**Kristina Benecke**

**Rechtsanwältin, Bereich Verkehrsrecht – Juristische Zentrale, ADAC e.V.,  
München**

Seit der Grundsatzentscheidung »Kapper« aus dem Jahr 2004 hat der EuGH in rund ein Dutzend weiterer Verfahren wiederholt seine Position zur Anerkennungsverpflichtung ausländischer Führerscheine konkretisiert. Der Versuch des Europäischen Gesetzgebers, den Führerscheintourismus nachhaltig zu unterbinden, ist mit der Entscheidung »Hoffmann (EuGH vom 26.04.2012 – C-419/10)« gescheitert: Der EuGH hat darin klargestellt, dass seine bisherige Rechtsprechung auch für Führerscheine gilt, die ab dem 19.1.2009, also der Geltung der neuen dritten Führerscheinrichtlinie (2006/126/EG – nachfolgend 3. FS-RL) erteilt wurden.

### **1. Anerkennungsgrundsatz**

Danach sind von den Mitgliedstaaten ausgestellte Führerscheine **»ohne jede Formalität«** anzuerkennen (Art. 2 Abs. 1 der 3. FS-RL). Die Richtlinie legt den Mitgliedstaaten damit – so der Gerichtshof – eine klare und unbedingte Verpflichtung auf, die **keinen Ermessensspielraum bei der Anerkennung** von EU-Fahrberechtigungen einräumt. Der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung würde negiert, wenn einzelne Mitgliedstaaten berechtigt wären, die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins unter Berufung auf seine nationalen Vorschriften zu verweigern.

Die Mitgliedstaaten können vom Inhaber eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins insbesondere nicht verlangen, dass er die Bedingungen erfüllt, die ihr nationales Recht für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach ihrem Entzug aufstellt. Wenn der Neuerwerb der Fahrerlaubnis in einem anderen Mitgliedstaat nach Ablauf einer im Heimatstaat verhängten Sperrfrist erfolgt war, darf dieser die Anerkennung des Dokuments nicht von einer erneuten Fahreignungsprüfung abhängig machen.

Der Inhaber eines nach Ablauf der Sperrfrist in einem anderen Mitgliedstaat erteilten gültigen Führerscheins hat im Heimatland einen Anspruch auf Umschreibung

in ein nationales Dokument. Die freiwillige Umschreibung hat **ohne jede Formalität und ohne erneute Überprüfung der Ausstellungsbedingungen** zu erfolgen (EuGH – C-227/05 – Halbritter).

Die **Kompetenzverteilung zwischen Aufnahme- und Ausstellungsstaat** ist dem EuGH in diesem Zusammenhang ausgesprochen wichtig:

- Die **Prüfung der Erteilungsvoraussetzungen obliegt klar dem Ausstellungsstaat** (EuGH – C-476/01 – Kapper – Rz. 47; EuGH – C-329 und C-343/06 – Wiedemann und Funk – Rz. 53).
- Das **Führerscheindokument stellt den Beleg für eine ordnungsgemäße Erteilung der Fahrerlaubnis dar und ist vom Aufnahmestaat nicht zu hinterfragen** (EuGH – C-445/08 – Wierer – Rz. 40;).

Die Neuerteilung der europäischen Fahrerlaubnis stellt zudem eine **Zäsur hinsichtlich der Bewertung der Frage der Fahreignung dar** – alle auf früheren Verfehlungen des Fahrerlaubnisinhaber beruhenden Zweifel an seiner Fahreignung werden damit beseitigt (EuGH – C-227/05 – Halbritter – Rz. 37; EuGH – C-329 und C-343/06 – Wiedemann und Funk – Rz. 53; Dauer, in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl. (2013), § 28 FeV Rdn. 10).

### Zwischenfazit:

Der Besitz eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins ist als Nachweis dafür anzusehen, dass der Inhaber dieses Führerscheins am Tag der Ausstellung die Voraussetzungen für die Erteilung einschließlich der Fahreignung erfüllt hat (EuGH, – C-329 und C-343/06 – Wiedemann und Funk; EuGH, – Wierer; – C-445/08; EuGH, – C-224/10 – Apelt; EuGH – C-467/10 – Akyüz).

Dieser Grundsatz gilt vollumfänglich auch für die 3. EU-Führerscheinrichtlinie (EuGH – C-419/10 – Hofmann).

## **2. Wohnsitzerfordernis**

Ausnahmen vom allgemeinen Anerkennungsgrundsatz sind **eng auszulegen**. Innerhalb der durch EU-Recht festgelegten Grenzen ist es dem Aufnahmemitgliedstaat nur unter bestimmten Umständen gestattet, Ausnahmetatbestände für die Anerkennung zu regeln. Dies ist in § 28 Abs. 2 bis 4 FeV geschehen.

Eine Ausnahme vom Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung liegt beispielsweise vor,

- wenn aus unbestreitbaren Informationen aus dem Führerschein oder auf Grundlage unbestreitbarer Informationen aus dem Ausstellerstaat feststeht, dass **der Inhaber zum Zeitpunkt der Erteilung das Erfordernis eines ordentlichen Wohnsitzes im Ausstellerstaat nicht erfüllte** (EuGH – C-184/10 – Grasser) – § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV.

## 2.1 Regelungen zum Wohnsitzerfordernis

**Art. 7 Abs. 1 Buchstabe b** der 2. FS-RL bzw. **Art. 7 Abs. 1 Buchstabe e** (inhaltlich identische Formulierung) der 3. FS-RL sehen vor,

- dass eine Fahrerlaubnis nur Personen erteilt werden darf, die ihren **ordentlichen Wohnsitz** im Zeitpunkt der Erteilung im Ausstellerstaat hatten oder
- für einen Zeitraum von **wenigstens 6 Monaten dort studierten**.

**Art. 12 der 3. FS-RL** wiederum definiert den »ordentlichen Wohnsitz« wie folgt:

*»Im Sinne dieser Richtlinie gilt als ordentlicher Wohnsitz der Ort, an dem ein Führerscheininhaber wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder – im Falle eines Führerscheininhabers ohne berufliche Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen dem Führerscheininhaber und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d.h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, wohnt. Als ordentlicher Wohnsitz eines Führerscheininhabers, dessen berufliche Bindungen an einem anderen Ort als dem seiner persönlichen Bindungen liegen und der sich daher abwechselnd an verschiedenen Orten in zwei oder mehr Mitgliedstaaten aufhalten muss, gilt jedoch der Ort seiner persönlichen Bindungen, sofern er regelmäßig dorthin zurückkehrt. Diese letztgenannte Voraussetzung muss nicht erfüllt sein, wenn sich der Führerscheininhaber in einem Mitgliedstaat zur Ausführung eines Auftrags von bestimmter Dauer aufhält. Der Besuch einer Universität oder einer Schule hat keine Verlegung des ordentlichen Wohnsitzes zur Folge.«*

Der ordentliche Wohnsitz verlangt mithin eine **berufliche oder persönliche Bindung** im Ausstellerstaat, die in der Regel einen **Aufenthalt von 185 Tagen im Jahr** voraussetzt (Art. 9 der 2. FS-RL bzw. Art. 12 der 3. FS-RL).

§ 7 FeV setzt diese Formulierung in der Fahrerlaubnisverordnung entsprechend um und übernimmt die schwer zu fassenden unbestimmten Rechtsbegriffe wörtlich aus der EU-RL in das deutsche Fahrerlaubnisrecht.

## 2.2 Prüfung der Einhaltung des Wohnsitzerfordernisses

### 2.2.1 Ausstellerstaat

Das **Monopol des Ausstellerstaates für die Prüfung** des ordentlichen Wohnsitzes des Fahrerlaubnisbewerbers gilt auch hier. Allerdings mit eng auszulegenden Ausnahmen – wovon hier nur der Verstoß gegen das gemeinschaftsrechtliche Wohnsitzerfordernis herausgestellt werden soll.

Das Wohnsitzerfordernis ist ein **eigenständiger Versagungsgrund**, d.h. auch ohne vorangegangene Führerscheinmaßnahme im Inland führt der Wohnsitzverstoß unmittelbar zur Nichtanerkennung (EuGH – C-184/10 – Grasser; C-224/10 – Apelt; C-467/10 – Akyüz; C-419/10 – Hofmann).

Die Rechtsprechung des EuGH verfolgt bei der Beantwortung der Frage nach dem ordentlichen Wohnsitz einen **rein formalistischen Ansatz**, d.h. der Eintrag des Wohnsitzes im Ausstellerstaat im ausländischen Führerscheindokument ist von den

Behörden als Beleg für die Einhaltung des Wohnsitzerfordernisses als Erteilungsvoraussetzung zu akzeptieren.

Die Eintragung eines Wohnsitzes im Ausstellerstaat ist jedoch **keine unwiderlegliche Vermutung**.

### 2.2.2 Aufnahmestaat

Der Europäische Gerichtshof beschränkt den Aufnahmestaat bei seiner Prüfung nicht ausschließlich auf Informationen, die sich unmittelbar aus dem Führerschein ergeben oder vom Ausstellerstaat von sich aus zur Verfügung gestellt werden. Der EuGH hat vielmehr eine **Prüfungspflicht der nationalen Gerichte hinsichtlich der Einhaltung des Wohnsitzerfordernisses** betont – und zwar in einem Fall, in dem im Führerschein ein tschechischer Wohnort eingetragen war (EuGH, C-419/10 – Hofmann – Rz. 90). Er hat es gebilligt, dass der Aufnahmestaat Informationen im Ausstellerstaat einholt (EuGH – C-J046/10 – Akyüz – Rz. 72: Einschalten der Botschaft zulässig). Darüber hinaus hat der EuGH die Befugnis und Verpflichtung der nationalen Gerichte ausgesprochen, die vorliegenden Informationen nicht nur dahingehend zu prüfen, ob sie aus dem Ausstellerstaat stammen, sondern auch inhaltlich zu bewerten, ob sie das Wohnsitzerfordernis tatsächlich erfüllen (EuGH-Akyüz – Rz.74).

Das nationale Gericht könne im Rahmen seiner Beurteilung der ihm vorliegenden, vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden Informationen »**alle Umstände des bei ihm anhängigen Verfahrens berücksichtigen**« (EuGH – Akyüz – Rz.75). Es könne daher auch den Umstand berücksichtigen, dass die Informationen des Ausstellerstaates darauf hinweisen, dass sich der Inhaber des Führerscheins im Gebiet dieses Staates nur für ganz kurze Zeit aufgehalten und dort einen rein fiktiven Wohnsitz allein zu dem Zweck errichtet hat, der Anwendung der strengeren Bedingungen für die Ausstellung eines Führerscheins im Mitgliedstaat seines tatsächlichen Wohnsitzes zu entgehen (EuGH – Akyüz – Rz. 75).

Der EuGH macht jedoch auch folgendes deutlich:

Wenn ein Unionsbürger von seinem Recht Gebrauch macht, sich frei im Hoheitsgebiet der Mitgliedsstaaten zu bewegen und aufzuhalten (Art. 21 Abs. 1 AEUV anerkannt durch die 2. + 3. FS-RL), und in diesem Zusammenhang seinen Wohnsitz in einem bestimmten Mitgliedstaat zu dem Zweck errichtet, hinsichtlich der Bedingungen für die Ausstellung des Führerscheins von weniger strengen Rechtsvorschriften zu profitieren, so genügt diese Tatsache für sich genommen **nicht**, einen Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis und damit eine Inlandsunwirksamkeit anzunehmen (EuGH – Akyüz – Rz.76).

Wer somit seinen Wohnsitz in Ausübung seiner Grundfreiheiten ordnungsgemäß in einen anderen Mitgliedstaat verlegt, um dort von weniger strengen Vorschriften der Fahrerlaubniserteilung zu profitieren, dem kann dies nicht vorgehalten werden.

### Zwischenfazit:

Eine **Überprüfung** der Einhaltung des Wohnsitzerfordernisses ist daher **zulässig** – solange sie richtlinienkonform und unter Berücksichtigung der einschlägigen Rechtsprechung des EuGH erfolgt.

### 3. Fallkonstellationen

#### 3.1. Führerscheine mit eingetragenem deutschen Wohnsitz

Im EU-Scheckkartenführerschein kann unter Nummer 8 der Wohnsitz des Inhabers zum Zeitpunkt der Erteilung eingetragen werden. In älteren Führerscheinen aus Tschechien ist dort oftmals der deutsche Wohnsitz eingetragen. Das europarechtlich geforderte Wohnsitzerfordernis wurde erst zum 01.07.2006 im tschechischen Recht verankert. Der Eintrag eines deutschen Wohnsitzes im tschechischen Führerschein ist dabei ein – vollbeweislich vom Betroffenen zu widerlegender – Beweis dafür, dass der ordentliche Wohnsitz nach § 7 FeV im Inland lag und eine Meldeanschrift im Ausstellerstaat nur ein Scheinwohnsitz war (EuGH – Grasser – C 184/10; Pießkalla in VRR 2014, 330).

Ein tschechischer Führerschein mit zunächst eingetragenem deutschen Wohnsitz entfaltet auch dann keine Fahrberechtigung, wenn er prüfungsfrei in ein neues Dokument mit tschechischer Wohnsitzangabe eingetauscht wurde (»**Ersetzung**«). Da es allein auf den Wohnsitz im Zeitpunkt der Fahrerlaubniserteilung ankommt (BVerwG, Ur. vom 13.02.2014 – 3 C 1.13; Pießkalla in VRR 2014, 330).

Dasselbe gilt, wenn der tschechische Führerschein mit deutschem Wohnsitz nach einer Erweiterung der Fahrberechtigungsklassen neu – diesmal mit tschechischem Wohnsitz und früherem Ausstellungsdatum der Klasse B – ausgestellt wird (EuGH – Apelt – C224/10; Geiger in SVR 2012, 362).

#### 3.2 Wohnsitz »unknown«

Es genügt nicht, wenn die Behörde des Ausstellerstaates mitteilt, der Wohnsitz des Führerscheininhabers sei im fraglichen Zeitraum »**unknown**«, also unbekannt (VG Osnabrück, Beschl. vom 24.06.2014 – 6 B 21/14). Diese Information allein reicht nicht aus, um daraus die Inlandsungültigkeit abzuleiten. Die Behörde teilt nur mit, dass der Wohnsitz unbekannt sei – damit wird **keine unbestreitbare Information** darüber übermittelt, ob der Fahrerlaubnisinhaber seinen Wohnsitz im Ausstellerstaat im fraglichen Zeitraum hatte oder nicht. In diesem Fall besteht **weiterer Aufklärungsbedarf**.

Das VG Neustadt (Beschl. vom 10.9.2014 – 3 L 767/14) deckt sich mit dem Beschluss des VG Osnabrück insoweit, als es feststellt, dass allein die Auskunft des tschechischen Verkehrsministerium, dass der Wohnsitz nicht bekannt sei (»unknown«) oder der Betreffende sich mindestens 185 Tage dort aufgehalten habe, nicht für die Annahme der Inlandsungültigkeit der Fahrerlaubnis ausreiche.

In einer summarischen Prüfung zieht das VG Neustadt jedoch folgende Indizien heran, um dennoch im Ergebnis einen Wohnsitzverstoß anzunehmen:

- Zulassung von drei Fahrzeugen in Deutschland auf den Fahrerlaubnisinhaber im Zeitpunkt des Fahrerlaubniserwerbs,
- Bezahlung von Steuern in Deutschland und
- Beziehen von Sozialleistungen im fraglichen Zeitraum.

Unter Verweis auf die »**Verpflichtung des Antragstellers, substantiierte und verifizierbare Angaben** zu Beginn und Ende seines Aufenthaltes in Tschechien im

Zusammenhang mit der Fahrerlaubniserteilung sowie zu den persönlichen und beruflichen Bindungen zu machen, die im maßgeblichen Zeitpunkt zu dem im Führerschein angegebenen Wohnort bestanden« hätten, stellt das Gericht fest, dass der Antragsteller dieser Verpflichtung nicht nachgekommen sei, und somit von der Rechtmäßigkeit des angefochtenen Bescheides auszugehen ist.

Dieses Vorgehen des Gerichts steht im **Widerspruch zur bekannten Rechtsprechung des EuGH**. Die Mitteilung des Ausstellerstaates, der Wohnsitz sei unbekannt, führt unstrittig zu weiterem Aufklärungsbedarf. Alle anderen Hinweise, die das VG Neustadt zur Annahme des Wohnsitzverstoßes herangezogen hat, kommen jedoch gerade **nicht aus dem Ausstellerstaat**, sondern sind lediglich das Ergebnis eigener Recherchen.

Auch der Verweis auf die **Darlegungs- und Beweislast im Verwaltungsverfahren** steht in Widerspruch zu den Entscheidungen des EuGH. Er verweist darauf, dass **Angaben des Betroffenen** im Verwaltungsverfahren oder gegenüber der Polizei **nicht** geeignet sind, die Angaben zum Wohnsitz im Führerschein zu widerlegen. Sie haben lediglich **Indizwirkung für weitere Nachforschungen**.

Gleiches muss für den Fall gelten, dass die Behörden des Ausstellerstaates auf **Nachfrage** einräumen, dass sie vor Eintragung des Wohnsitzes im Führerschein **keine Prüfung anhand des Melderegisters** vollzogen haben (a. A.: VGH München, Beschl. vom 3.06.2013 – 11 CE 13.738, Rdn.4, wenn Wohnsitz ohne Beachtung der Meldedaten eingetragen und dies von den tschechischen Behörden bestätigt wurde, so gelte der Anerkennungsgrundsatz mit der Vermutung der Richtigkeit der im EU-Führerschein dokumentierten Angaben nicht mehr.)

### **Zwischenfazit:**

Vom Ausstellerstaat unbestreitbare Informationen liegen daher **nicht** vor, wenn er einräumt, er habe die Wohnsitzvoraussetzungen nicht geprüft oder der Wohnsitz sei »nicht bekannt«.

### **3.3 Auszug aus der deutschen Einwohnermeldedatei**

Der **Auszug aus der deutschen Einwohnermeldedatei** ist ebenfalls **keine »unbestreitbare Information« aus dem Ausstellerstaat**, sondern das Ergebnis von selbst angestellten Recherchen des Aufnahmestaates; diese rechtfertigen für sich genommen ebenfalls nicht die Nichtanerkennung (Nds. OVG, Beschl. vom 12.05.2009 – 12 ME 324/08).

### **3.4. Meldebescheinigung des Ausstellerstaates**

Nach einem Urteil des **Bundesverwaltungsgerichts** vom 30.05.2013 (Az.: 3 C 18.12) muss eine in einem anderen EU-Mitgliedstaat erteilte Fahrerlaubnis in Deutschland nicht anerkannt werden, wenn sich aus einer **vom Ausstellermitgliedstaat stammenden Meldebescheinigung** (hier: Meldebescheinigung über 92 Tage zum Zeitpunkt der Fahrerlaubniserteilung) ergibt, dass der Inhaber der Fahrerlaubnis dort nicht seinen ordentlichen Wohnsitz hatte.



Es handelt sich um eine »Information aus dem Ausstellerstaat«. Diese erfüllt auch das Kriterium der »**Unbestreitbarkeit**«, **wenn das Fehlen des Wohnsitzes so wahrscheinlich ist, dass kein vernünftiger, die Lebensverhältnisse klar überschauender Mensch noch Zweifel hat.**

Das BVerwG ging in seiner Entscheidung allerdings nicht auf die Frage ein, ob zur Erfüllung des Wohnsitzerfordernisses die in der EU-Führerscheinrichtlinie genannten 185 Tage bereits bei Erteilung der Fahrerlaubnis abgelaufen sein müssen (vgl. 3.5).

### 3.5 Erteilung der Fahrerlaubnis vor Ablauf von 185 Tagen

Der Begründung des Ordnungsgebers zu § 7 FeV lässt sich entnehmen, dass die Definition des Begriffs »ordentlicher Wohnsitz« in der Richtlinie dem **Steuerrecht** entnommen ist. Dort stehen regelmäßig Zeiträume zur Beurteilung an, die in der **Vergangenheit** liegen. Ob sich eine Person in einem Staat aufgehalten hat, lässt sich im Nachhinein eindeutig feststellen (VkB1 98, 1066, Rz 1; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42.Aufl. (2013), § 7 FeV Rdn. 1). Der Ordnungsgeber vertritt in diesem Zusammenhang die Auffassung, dass dem Bewerber eine Fahrerlaubnis erst erteilt werden darf, wenn er bereits 185 Tage im Inland **gewohnt** hat (so auch OLG München, Beschl. vom 22.06.2012 – Az. 4 StRR 69/12). Dieser Auffassung stehe auch der Formulierung in Art. 9 der damaligen 2. FS-RL (jetzt: Art. 12 der 3. FS-RL) nicht entgegen, wonach der Führerscheininhaber »während mindestens 185 Tagen...**wohnt**«

Diese Ansicht ist nicht unumstritten. Vieles spricht dafür sich der Meinung anzuschließen, die davon ausgeht, dass ein »ordentlicher Wohnsitz« nicht erst dann entsteht, wenn eine Person 185 Tage im Jahr an einem Ort »gewohnt hat«. So zeigen u. a. die Vorschriften des Art. 7 I Buchstabe b der 2. FS-RL, Art 7 I Buchstabe e der 2. FS-RL und Art. 12 der 3. FS-RL, sowie § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV, dass für die Anerkennung ausländischer Fahrerlaubnisse **Mindestzeiträume** für den Aufenthalt vorausgesetzt werden, wenn von einem Erwerb »**während** mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr« und **nicht erst nach Ablauf** des Mindestzeitraums gesprochen wird (Bouska NZV 2000, 321; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl. (2013), § 7 FeV Rdn. 4). Es genügt, wenn der Betroffene **plant**, seinen Lebensmittelpunkt (entsprechend den Anforderungen des Art. 12 der 3. FS-RL) auf Dauer (mindestens jedoch für 185 Tage) in den Ausstellerstaat zu verlegen. Die Begründung des ordentlichen Wohnsitzes beginnt unmittelbar bei Wohnsitznahme und nicht erst mit dem 186. Tage.

### 3.6 Erkenntnismöglichkeiten bei Verdacht auf Verstoß gegen Wohnsitzerfordernis

#### 3.6.1 Ermittlungen »ins Blaue hinein«

Der Anschein, der von einem eingetragenen ausländischen Wohnsitzes herrührt, kann von den deutschen Behörden widerlegt werden (BayVGh, Urt. vom 3.05.2012 –

11 CS 11.2795 – juris). Dabei sind aufgrund des Anerkennungsgrundsatzes Ermittlungen »ins Blaue hinein« nicht statthaft (BVerwG, Urt. vom 25.02.2010 – 3 C 15.09).

### 3.6.2 Gezieltes Nachfragen im Ausstellerstaat

Bestehen **konkrete Hinweise**, dass der Betroffene das Wohnsitzerfordernis in Wirklichkeit nicht erfüllt hat, so kann die deutsche Behörde durch **gezieltes Nachfragen im Ausstellerstaat** ermitteln.

Deutsche Behörden dürfen konkrete Informationen bei den ausländischen Behörden aktiv einholen. Die Übermittlung durch die **deutsche Botschaft** schadet dabei nicht, solange die Information ursprünglich von einer ausländischen Behörde stammt (EuGH vom 1.03.2012 – C-467/10, NJW 2012, 1341 m. Anm. Dauer). Auch Mitteilungen des Gemeinsamen Zentrums der deutsch-tschechischen Polizei- und Zollzusammenarbeit (VGH Mannheim vom 27.10.2009 – 10 S 2024/09, DAR 2010, 38) können als vom Ausstellerstaat herrührende Informationen angesehen werden, wenn sie ihrerseits auf Informationen beruhen, die von tschechischen Behörden stammen (BVerwG, Urt. vom 25.08.2011 – 3 C 9/11).

Das Auskunftsersuchen ist jedoch nur zulässig, wenn im konkreten Fall »**ernstliche Zweifel** an der Einhaltung des Wohnsitzerfordernisses bestehen« (BVerwG, Urt. vom 25.02.2010 – 3 C-15/09). Rein routinemäßig dürfen derartige Nachforschungen nicht angeordnet werden. Der Anerkennungsgrundsatz verwehrt es dem Aufnahmemitgliedstaat zudem, die Beachtung der Ausstellungsvoraussetzungen ohne Anlass zu prüfen (OLG München, Beschl. vom 22.06.2012 – 4 StRR 069/12).

#### Relevante Anhaltspunkte für gezielte Nachfragen im Ausstellerstaat:

- Beibehaltung des deutschen Wohnsitzes ohne plausible Erklärung (BayVGH vom 9.05.2012 – 11 CS 11.2391),
- bestätigte Nichtprüfung des Wohnsitzes durch Ausstellerbehörde (BayVGH vom 29.05.2011 – 11 CS 12.171),
- Anmeldung im Ausstellerstaat erst nach Fahrerlaubniserteilung (BayVGH vom 3.05.2012 – 11 CS 11.2795),
- eigene Unkenntnis der korrekten tschechischen Anschrift (BayVGH vom 9.05.2012 – 11 CS 11.2391),
- ausländische Anschrift nicht in den Unterlagen, sondern nur im Führerschein (BayVGH vom 18.05.2012 – 11 CS 12.420).

### 3.6.3 Angaben des Betroffenen

**Angaben des Betroffenen**, die dieser in Ausübung seiner Mitwirkungspflicht im Verwaltungs- oder Gerichtsverfahren macht, sind **nicht** geeignet, die Angaben zum Wohnsitz im Führerschein zu widerlegen. Sie dürfen nicht verwendet werden, auch wenn dieser einräumt im fraglichen Zeitraum keinen ordentlichen Wohnsitz im

Ausstellerstaat gehabt zu haben (OVG Saarlouis, Urt. vom 8.05.2012 – 1 A 235/11, ZfS 2012, 411, 413). Sie haben jedoch **Indizwirkung für weitere Nachforschungen**.

Wird ermittelt, obgleich keine Indizien vorliegen, und ergeht schließlich ein feststellender Verwaltungsakt, so liegt ein Verstoß sowohl gegen den Amtsermittlungsgrundsatz des § 24 VwVfG als auch gegen den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine (Art. 1 Abs. 2 der 2. FS-RL und Art. 2 Abs. 1 der 3. FS-RL) vor.

### **Zwischenfazit:**

**Wann »ernstliche Zweifel« tatsächlich vorliegen, muss in der Rechtsprechung und letztlich wohl durch den EuGH geklärt werden**, da ansonsten die Gefahr besteht, dass der vom EuGH betonte Nachweischarakter des Führerscheindokumentes ausgehöhlt wird und zwar auf Grund von Indizien (z.B. Einlassung des Betroffenen), die laut EuGH keine Beweiskraft haben.

Auch sind die **Erkenntnisquellen**, auf die der Aufnahmestaat seine Ablehnung der Anerkennung einer in einem anderen Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnis stützen kann **»abschließend und erschöpfend«** (EuGH – C-445/08 – Wierer, aber auch Wiedemann und Funk sowie Zerche). In der nationalen Rechtsprechung finden sich jedoch immer wieder Fälle, in denen auf Quellen zurückgegriffen wird, die nach Rechtsprechung des EuGH nicht als vom »Ausstellerstaat herrührend« qualifiziert werden können (z.B.: eigene Angaben des Betroffenen, Erklärung der Behörde des Ausstellerstaates Wohnsitzerfordernis nicht geprüft zu haben). Daher ist die geäußerte Kritik (u.a. DAR 2012, 5 von Keil) berechtigt, dass § 28 Abs. 4 S. 1 Nr. 2 2. Alternative FeV unscharf formuliert ist und Fragen bezüglich der erforderlichen Qualität und Herkunft der Wohnsitzinformationen offen lässt.

### **4. Darlegungs- und Beweislast im Verwaltungsverfahren/-prozess**

Nach Verwaltungsprozessrecht wird der volle Beweis der Beachtung des Wohnsitzerfordernisses im Sinne von § 418 Abs. 1 ZPO i. V. m. § 98 VwGO erbracht, wenn in einem Führerschein ein im Ausstellerstaat liegender Ort eingetragen ist. Die Beweisregel des § 418 Abs. 1 ZPO greift auch bei ausländischen Urkunden. Nach § 98 VwGO i. V. m. § 418 Abs. 2 ZPO kann aber der Beweis der inhaltlichen Unrichtigkeit der im ausländischen Führerschein bezeugten Tatsache geführt werden (Koehler, DAR 2012, 446 ff) – dies entspricht auch der Rechtssprechung des EuGH (EuGH – C-419/10 – Hofmann).

Liegen der Behörde bzw. dem Gericht Informationen vor, die auf einen Fall des Führerscheintourismus hindeuten, so wird teilweise unter Verweis auf die Darlegungs- und Beweislastverteilung versucht, einen Fall des Wohnsitzverstoßes anzunehmen, wenn der Betroffene seiner Mitwirkungspflicht im Verfahren nicht hinreichend nachkommt (vgl. 3.2 – VG Neustadt – 3 L 767/14). Dieses Vorgehen ist mit der Rechtsprechung des EuGH nicht zu vereinbaren.

#### 4.1 Allgemeine Grundsätze

Die Beweislast (Darlegungs- und Behauptungslast) regelt die Frage, wen nach Erschöpfung aller Beweismittel die Folgen der Beweislosigkeit treffen (Kuhla/Hüttenbrink, Verwaltungsprozess 3. Aufl. 2002 Rdn. 229 ff).

Wegen des im Verwaltungsverfahren- und Verwaltungsprozess geltenden **Amtsermittlungsgesetzes** gibt es **keine formelle Beweislast**, die festlegt, welche Partei welche Sachverhalt vorzutragen und bei Bestreiten ggf. den Beweis anzutreten hat (Geiger in SVR 2008, 154 zu OVG NRW, Beschl. vom 4.07.2007 – 16 B 666/07).

Infolge der Aufklärungspflicht der Gerichte (§ 86 Abs. 1 Satz 1 Halbs. 1 VwGO) ist daher die **Darlegungslast der Parteien im Verwaltungsprozess reduziert** (Redeker/von Oertzen, VwGO – 16. Auflage 2014, § 108, Rd. 11). Auch im Verwaltungsverfahren – ebenso wie im Verwaltungsprozess – obliegt es grundsätzlich den Behörden und Verwaltungsgerichten, den entscheidungserheblichen Sachverhalt von Amts wegen zu ermitteln (§ 24 VwVfG – **Untersuchungsgrundsatz**). Die Beteiligten sollen bei der Sachaufklärung gem. § 26 Abs. 2 VwVfG mitwirken bzw. sind hierzu nach § 86 Abs. 1 Satz 1 Halbs. 2 VwGO heranzuziehen (VGH München – 11 CE 13.738 – Urt. v. 3.06.2013).

Unterlässt es ein Beteiligter ohne zureichenden Grund, seinen Teil zur Sachaufklärung beizutragen, obwohl ihm das ohne weiteres möglich und zumutbar ist und er sich der Erheblichkeit der in Rede stehenden Umstände bewusst sein muss, kann dieses Verhalten je nach den Gegebenheiten des Falles bei der Beweiswürdigung zu seinen Lasten berücksichtigt werden (vgl. zum Verwaltungsverfahren Kopp/Ramsauer, VwVfG, 12. Aufl. 2011, § 26 Rdn. 40 f. und 43 f., § 24 Rdn. 12a ff. und 50; zum Verwaltungsprozess s. Kopp/Schenke, VwGO, 17. Aufl. 2011, § 86 Rdn. 11 f., § 108 Rdn. 17).

Die gerichtliche Aufklärungsverpflichtung findet jedoch ihre Grenze in der **Mitwirkungspflicht der Beteiligten** (BayVGh, Urt. vom 25.03.2013 – 11 B 12.1068 – Rdn. 31). Bei anwaltlich vertretenen Klägern ist die Mitwirkungspflicht grundsätzlich ausgeprägter als bei nicht anwaltlich vertretenen (Arntz, DVBl 2008, Seite 82). Grundsätzlich hat jeder Prozessbeteiligte den Prozessstoff umfassend vorzutragen, also auch bei der Sachverhaltsaufklärung mitzuwirken; das gilt insbesondere für die »in seine Sphäre fallenden Ereignisse« (Kopp/Schenke, 17. Aufl. 2011, § 86 Rdn. 11 m. w. N.).

#### 4.2 Folgen der Nichterweislichkeit im Verwaltungsverfahren/-prozess

Bleibt beispielsweise hinsichtlich des Wohnsitzverstoßes eine gewisse Ungewissheit, die das Gericht trotz Ausschöpfens aller in Betracht kommenden Ermittlungen von Amts wegen nicht beseitigen kann, so greifen die Grundsätze der **materiellen Beweislast** (Breunig in Beck'scher Onlinekommentar VwGO zu § 108 VwGO Rdn. 16, Stand: 1.7.2014 Edition 30).

Entscheidend ist das jeweils einschlägige materielle Recht. Enthält dieses keine ausdrücklichen oder im Weg der Auslegung zu ermittelnden Regeln, gilt der Grundsatz, dass die Nichterweislichkeit zu Lasten des Beteiligten geht, der aus der

umstrittenen, nicht aufklärbaren Tatsache eine für ihn günstige Rechtsfolge ableitet (Eyer mann/Geiger VwGO 12. Aufl. 2006, § 86 Rn. 2a).

#### 4.3 Besonderheit: Fahrerlaubnisrecht

Im Fahrerlaubnisrecht ist zu differenzieren. § 2 Abs. 4 und Abs. 5 StVG ist zu entnehmen, dass der Fahrerlaubnisbewerber die materielle Beweislast für seine Eignung und Befähigung trägt. Dagegen muss die Behörde bei einer Fahrerlaubnisentziehung nachweisen, dass der Fahrerlaubnisinhaber seine Eignung verloren hat (Geiger in SVR 2008, 154 zu OVG NRW, Beschl. vom 4.07. 2007 – 16 B 666/07).

Dies hat zur Folge, dass die Nichterweislichkeit der Eignung zu Lasten des Betroffenen im **Erteilungsverfahren** geht. Der Antragsteller muss die aus seiner nicht-erfüllten Mitwirkungspflicht – z.B.: Nichtabsolvierung einer MPU – resultierenden nachteiligen Folgen tragen (Breunig in Beck´scher Onlinekommentar VwGO zu § 108 VwGO Rdn. 18.2, Stand: 1.07.2014 Edition 30).

Anders jedoch im **Entziehungsverfahren**, da hier der Fahrerlaubnisbehörde die materielle Beweislast obliegt (Breunig in Beck´scher Onlinekommentar VwGO zu § 108 VwGO Rdn. 18.2, Stand: 1.07.2014 Edition 30). Kann dem Betroffenen ein Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis daher nicht zweifelsfrei, mit den vom EuGH vorgegebenen Mitteln, nachgewiesen werden, so geht dies im Entziehungsverfahren nicht zu Lasten des Betroffenen, sondern der Behörde.

Bei sich **widersprechenden Informationen** ist daher im Entziehungsverfahren – entsprechend der Verteilung der Beweislast – die für den Führerscheininhaber günstigere Information heranzuziehen (VG Ansbach, Beschl. vom 7.01.2013 – AN 10 S 12.02157). Im Fall des VG Ansbach bestand eine »offene« Informationslage, da die »Informationen aus dem Ausstellerstaat« widersprüchlich waren. Dem Beklagten obliege – so das VG – zudem keine Mitwirkungspflicht hinsichtlich des behaupteten Wohnsitzverstoßes (a.A. VGH München, Urt. vom 3.06.2013 – 11 CE 13.738 – Rz.10). Die Nichterweislichkeit des Wohnsitzverstoßes ging daher nicht zu Lasten des Betroffenen.

#### Zwischenfazit:

Mit Verweis auf die Darlegungs- und Beweislast kommt es immer wieder zu Entscheidungen, die damit argumentieren, dass es dem Betroffenen obliege, substantiiert Nachweise zu erbringen, die seinen Wohnort im Ausstellerstaat begründen. Diese Verfahrensweise ist weder von den Regeln zur Darlegungs- und Beweislast gedeckt, noch mit der Rechtsprechung des EuGH in Einklang zu bringen.

#### 5. Darlegungs- und Beweislast im Strafverfahren

Das Strafgericht ist zur Wahrheitserforschung verpflichtet. Es darf daher auch Ermittlungen zum Wohnsitzerfordernis anstellen. Die vom **EuGH** in diesem

Zusammenhang entwickelten **Grundsätze** sind jedoch **auch von den Strafgerichten zu beachten**. Nicht immer wird dies konsequent umgesetzt.

In einer Entscheidung des **OLG München** (OLG München, Urt. vom 30.03.2012 – 4 StRR 032/12) heißt es, dass es »den vom Ausstellerstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen« über die Nichterfüllung des Wohnsitzerfordernisses gleich stehe, wenn der **Angeklagte einräume**, nie im Ausstellerstaat gewohnt zu haben, weswegen sich der Angeklagte nach § 21 StVG strafbar gemacht habe.

Da die Erkenntnisquellen, auf die der Aufnahmemitgliedstaat seine Ablehnung der Anerkennung einer in einem Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnis stützen darf, jedoch »abschließend und erschöpfend« sind (EuGH – C-445/08 – Wierer und EuGH – C-467/10 – Akyüz), dürfen derartige **Angaben (auch Geständnisse) des Betroffenen** nicht als Beweis für einen Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis herangezogen werden. Sie dienen allenfalls als Indiz für weitere Ermittlungen.

In einer weiteren Entscheidung des **OLG München** (Beschl. vom 22.06.2012 – 4 StRR 069/12) **verpflichtet das Gericht den Tatrichter zur Prüfung**, ob der Angeklagte das Wohnsitzerfordernis im Ausstellerstaat erfüllt hat. Nach Ansicht des Gerichts genügte es im vorliegenden Fall nicht für einen Freispruch, das festgestellt wurde, dass der Angeklagte mit einer außerhalb der Sperrfrist erworbenen und damit grundsätzlich anerkennungspflichtigen (tschechischen) Fahrerlaubnis im Inland ein Kraftfahrzeug geführt hat. Der Tatrichter hätte auch Feststellungen dazu treffen müssen, »welchen Wohnsitz der Angeklagte zum Zeitpunkt der Ausstellung des EU-Führerscheins hatte und ob vor Ausstellung des EU-Führerscheins die Voraussetzungen eines ordentlichen Wohnsitzes im Hoheitsgebiet des Ausstellermitgliedstaates eingehalten wurden«.

**Anders OLG Hamm** in seinem Urteil vom 26.09.2012 (Az. III-3 RVs 46/12, 3 RVs 46/12). Feststellungen zu den Ausnahmetatbeständen des § 28 IV FeV sind »**nur** dann geboten, wenn **konkrete Anhaltspunkte** für ihr Vorliegen gegeben ist.« Entgegen der Ansicht des OLG München führt das OLG Hamm aus, dass tatrichterliche Feststellungen nicht in jedem Fall notwendig sind, wenn die Anwendung des § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV in Betracht kommt. Ansonsten müssten in allen Fällen, in denen ein Fahrzeugführer eine ausländische Fahrerlaubnis besitzt und daher nach § 28 Abs. 1 FeV grundsätzlich zum Fahren im Inland berechtigt ist, auch ohne konkrete Anhaltspunkte, das Vorliegen aller Ausnahmetatbestände des § 28 Abs. 4 FeV geprüft werden.

### **Zwischenfazit:**

Bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte kann der Strafrichter Nachforschungen zum Wohnsitzerfordernis anstellen. Ob er im Zweifel das Verfahren einstellt oder das Verfahren aussetzt und selbst Ermittlungen anstrengt bzw. die Fahrerlaubnisbehörden um Mithilfe bei der Aufklärung ersucht, bleibt aktuell dem Richter überlassen. Die Fahrerlaubnisbehörden besitzen in der Praxis oftmals die besseren Verbindungen in

die Ausstellerländer, um zeitnah an konkrete Informationen zum Wohnsitz des Betroffenen zum Zeitpunkt des Fahrerlaubniserwerbs zu gelangen, die dann auch den vom EuGH aufgestellten Anforderungen genügen. Es sollte im Interesse der Rechtssicherheit eine einheitliche Vorgehensweise gelten und nicht vom jeweiligen Richter abhängen, ob und wie recherchiert wird.

## 6. Anerkennung bei umgetauschten EU-Fahrerlaubnissen

### 6.1 Ersetzung – CODE 71

**Keine Anerkennungsspflicht** besteht, wenn der Inhaber eines Führerscheins mit **deutschem Wohnsitzeintrag** diesen im Ausstellerstaat im Wege der »Ersetzung« (gem. Art. 8 Abs. 5 der 2. FS-RL bzw. Art. 11 Abs. 5 der 3. FS-RL) gegen ein Dokument mit Wohnsitz im Ausstellerstaat eintauscht (BVerwG, Urt. vom 13.02.2014 – 3 C 1.13). Bei der Ersetzung handelt es sich um die Ausstellung eines neuen Ersatzführerscheins (Duplikat des Führerscheins). Dies wird durch die Eintragung des **Codes 71** im Feld 12 des Dokuments deutlich gemacht. Da es jedoch ausschließlich auf den **Wohnsitz im Zeitpunkt der Fahrerlaubniserteilung** ankommt, führt die Ersetzung zu keiner Inlandsgültigkeit.

### 6.2 Grenzüberschreitender Umtausch – Code 70

Davon abzugrenzen ist der Begriff des »Umtauschs«. Umtausch ist die (erleichterte) Erteilung einer ausländischen EU-/EWR-Fahrerlaubnis auf Grundlage einer früher in einem anderen Mitgliedstaat erworbenen Fahrerlaubnis (Dauer in Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht, 42. Auflage 2013, § 28 FeV, Rdn. 23).

Strittig ist, wie es sich mit dem Anerkennungsgrundsatz bei formal ordnungsgemäß erteilten europäischen Führerscheinen (kein Zweifel am Wohnsitzerfordernis gegeben) verhält, wenn diese über den Weg des »Umtauschs« gem. Art. 11 Abs. 1 der 3. FS-RL in einem anderen europäischen Mitgliedsstaat erworben wurden. Diese Fälle sind an dem im Führerschein in Feld 12 eingetragenen **Code 70** erkennbar.

#### **Beispiel:**

Eine nach Ablauf der Sperrzeit erworbene tschechische Fahrerlaubnis mit eingetragenem deutschen Wohnsitz, wird nach Ablauf von 180 Tagen in eine polnische Fahrerlaubnis derselben Klasse umgetauscht. Im Führerschein wird der polnische Wohnsitz eingetragen.

Die Rechtsprechung ist hier uneinig. Vieles spricht jedoch für die u.a. vom OLG Thüringen (Az. 1 Ss 17/13 (138), NZV 2013, 509) vertretenen Ansicht (auch Dauer in Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht, 42. Auflage 2013, § 28 FeV, Rdn. 23), dass eine nach Umtausch erworbene Fahrerlaubnis nicht anders behandelt werden kann, als eine nach Eignungsprüfung erworbene Fahrerlaubnis.

Das **OLG Thüringen** führt folgendes in seinen Urteilsgründen aus:

»Vielmehr handelt es sich auch bei einem Umtausch einer (hier: tschechischen) Fahrerlaubnis durch einen anderen Mitgliedstaat (hier: Ungarn) nicht lediglich um die bloße Dokumentation oder Fortschreibung einer früher erteilten Fahrerlaubnis, sondern um eine (Neu-)Erteilung einer (ungarischen) Fahrerlaubnis, auf die der Ausnahmetatbestand des § 28 Absatz 4 S. 1 Nr. 2 FeV uneingeschränkte Anwendung findet. Insoweit schließt sich der Senat der ausführlich begründeten Auffassung des BVerwG im Ur. v. 27. 9. 2012 (Az. 3 C 34/11, Rz. 14ff.; vgl. auch BayVerwGH, Ur. vom 28. 02. 2013, Az. 11 B 11.2981; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Auflage, Rdn. 23 zu § 28 FeV) an.

Derart umgetauschte Führerscheine sind **vorbehaltlos anzuerkennen**, denn durch den Umtausch und die Anbringung des Codes 70 erteilt der umtauschende Mitgliedstaat eine neue Fahrerlaubnis, so wie dies § 30 FeV für Deutschland vorsieht (Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Auflage, Rdnr. 23 zu § 28 FeV). Der **Umtausch stelle eine Neuerteilung dar** und darf nicht mit dem bloßen Ersatz des Führerscheindokumentes verwechselt werden (Pießkalla in VRR 2014, 217; a.A. VG Ansbach 11.02.2013 – AN 10 S 12.02112 – »mangelnde Eignungsprüfung setze die Unwirksamkeit fort«).

So in seinen Gründen auch das BVerwG (Ur. vom 27.09.2012 -3 C 34.11 – Rz 18):

»Die unionsrechtlichen Regelungen zum Umtausch eines »Führerscheins« nach Wohnsitznahme des Inhabers in einem anderen Mitgliedstaat legen dennoch den Schluss nahe, dass **mit einem Umtausch die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis erfolgt**. Nach Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 91/439/EWG kann der Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins, wenn er seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat begründet hat, einen Antrag auf Umtausch (...) seines Führerscheins (...) in einen gleichwertigen Führerschein (...) stellen; es ist Sache des umtauschenden Mitgliedstaates zu prüfen, ob der vorgelegte Führerschein tatsächlich gültig (...) ist. Nach Absatz 3 leitet der umtauschende Mitgliedstaat den abgegebenen Führerschein (...) an die zuständige Stelle des Mitgliedstaates, der ihn ausgestellt hat, zurück (...). Bereits der Umstand, dass der Aufnahmemitgliedstaat nach Art. 8 Abs. 1 **keinen dem Umfang der Berechtigung nach völlig deckungsgleichen, sondern nur einen »gleichwertigen«** Führerschein ausstellt, (...), legt den Schluss nahe, dass der Aufnahmemitgliedstaat dem Antragsteller eine **neue Fahrerlaubnis und nicht nur einen neuen Führerschein ausstellt** (...). Schließlich wird in Art. 8 Abs. 5 der Richtlinie 91/439/EWG für den Fall, dass das Ausweispapier verloren gegangen oder gestohlen wurde – was die materielle Berechtigung unberührt lässt – mit dem **Begriff der »Ersetzung«** (...) des Führerscheins eine **von dem Begriff des »Umtausches« abweichende Formulierung gewählt und hierfür eine gesonderte Regelung getroffen**.

All das rechtfertigt in der Zusammenschau die Annahme, dass das Unionsrecht bei einem Umtausch von der Erteilung einer neuen materiellen Berechtigung durch den umtauschenden Mitgliedstaat ausgeht. In diesem Sinne versteht auch das **deutsche Fahrerlaubnisrecht die Wirkung eines Umtauschs**, wenn in Deutschland ein



*ausländischer Führerschein umgetauscht wird. In § 30 Abs. 1 FeV ist von der Erteilung einer »Fahrerlaubnis« (nicht »Führerschein« als amtliche Bescheinigung zum Nachweis der Fahrerlaubnis) für die entsprechende Klasse von Kraftfahrzeugen die Rede.*

### **Zwischenfazit:**

Allein vor dem Hintergrund des Anerkennungsgrundsatzes kann den Argumenten der Gegenmeinung nicht gefolgt werden, denn nach **EuGH** sind die von einem anderen Mitgliedstaat **erteilten Fahrerlaubnisse vorbehaltlos anzuerkennen**. Deutsche Behörden oder Gerichte sind daher auch in diesen Fällen **nicht berechtigt selbst zu prüfen, ob die Erteilungsvoraussetzungen vorgelegen haben**.

### **6.3 Umtausch von Drittstaatsführerscheinen**

Mit der Siebten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 26.06.2012 hat der Gesetzgeber die erforderlichen Anpassungen der Vorschriften an das Inkrafttreten der 3. FS-RL vorgenommen. Vermehrt wird der Umtausch eines EU-/EWR-Führerscheins beantragt, der durch einen anderen Mitgliedstaat nach **Vorlage eines Drittstaaten-Führerscheins** ausgestellt wurde (z.B. Führerscheinerwerb in Kenia, Umtausch in Großbritannien, Antrag auf Umschreibung dieses EU-Führerscheins). Durch eine Ergänzung der Vorschriften berechtigt nun ein solcher EU-/EWR-Führerschein **nicht** zum Führen von Kraftfahrzeugen in Deutschland, wenn der ursprüngliche Führerschein **prüfungsfrei umgetauscht** wurde, obwohl er nicht in einem Anlage 11-Staat ausgestellt wurde, oder **gefälscht** war (§ 28 Abs. 4 Nr. 7 FeV). Auch der Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip steht der Anerkennung entgegen (§ 28 Abs. 4 Nr. 8 FeV).

### **Fazit:**

Trotz des im Interesse der Verkehrssicherheit verständlichen Wunsches nach Eindämmung des Führerscheintourismus müssen die Vorgaben des EuGH beachtet werden müssen.

Im Interesse der Rechtssicherheit ist zudem eine einheitliche Rechtsanwendung notwendig, um die aktuell bestehenden Unsicherheiten für alle Beteiligten zu beseitigen.

Sollte der deutsche Gesetzgeber strengere Maßstäbe für eine Erteilung von Fahrerlaubnissen heranziehen wollen, so muss er sich für eine europaweite Umsetzung stark machen und die anderen Mitgliedstaaten hinsichtlich der Bewertung der Verkehrssicherheit entsprechend sensibilisieren.

Da die deutschen Behörden und Gerichte zudem für die Feststellung eines Wohnsitzverstos auf die Kooperation ausländischer EU-Fahrerlaubnisbehörden angewiesen sind, muss die Zusammenarbeit im Interesse der Verkehrssicherheit weiter verbessert werden.



## **Führerscheintourismus unter strafrechtlichen Gesichtspunkten**

**Norbert Nitsche**

**Oberamtsanwalt, Staatsanwaltschaft Potsdam, Bundesvorsitzender Deutscher Anwaltsverein e. V. (DAAV), Kiel**

Führerscheintourismus, richtiger: Fahrerlaubnistourismus, ist nur zu einem relativ geringen Teil von strafrechtlicher Relevanz. Selbst in den Fällen, in denen der ausländische EU-Führerschein »zu Unrecht« ausgestellt wurde, darf seine Anerkennung in Deutschland oder einem anderen Aufnahmestaat nur unter engen, genau definierten Voraussetzungen unterbleiben.

Die Erfahrungen in der Praxis zeigen, dass, beginnend bei der Polizei, über die Amts- und Staatsanwaltschaften, bis zu den Gerichten eine stärkere Sensibilisierung für die Voraussetzungen erforderlich ist, unter denen der kontrollierte Fahrzeugführer eines Fahrens ohne Fahrerlaubnis verdächtig ist, in welchem Grade er das ist und welche prozessualen, insbesondere auch restriktiven, Maßnahmen zulässig und verhältnismäßig sind. Soweit die geographische Verteilung der obergerichtlichen Entscheidungen und der Anrufungen des EuGH zu Fragen des Führerscheintourismus einen Rückschluss zulässt, dürfte der Schwerpunkt restriktiverer Verfolgung vom ersten Zugriff an im Süden Deutschlands liegen, während im Norden Restriktionen erst zum Abschluss eines Verfahrens zu erwarten sind. Auch mit der Anerkennung anderer europäischer Fahrerlaubnisse scheinen sich – legt man diese Daten zu Grunde – die Behörden im Süden Deutschlands schwerer zu tun als im Norden. Statistisch ist dieser Eindruck mangels erhobener Daten jedoch nicht untersetzt.

Es muss aber eine bundesweite Einheitlichkeit nicht erst der Rechtsprechung gewährleistet sein. Bereits bei der Aufnahme von Ermittlungen und der Einleitung eines Verfahrens müssen sich nach meinen – statistisch nicht untersetzten – Kenntnissen die Strafverfolgungsbehörden die Vorschriften der §§ 152 Abs. 2 und 160 Abs. 2 StPO immer wieder vor Augen halten. Der Verdacht einer Fahrt ohne Fahrerlaubnis ist nicht dadurch begründet, dass der Kontrollierte, der spätere Beschuldigte also, einen ausländischen EU-Führerschein vorlegt und die Bedenken der Verfolgungsbehörden in Bezug auf die Gültigkeit dieses Führerscheins nicht zu entkräften vermag. Vielmehr ist ein ausländischer EU-Führerschein im Strafprozess so lange

als gültig anzusehen, bis die Unwirksamkeit der Erteilung der Fahrerlaubnis durch den anderen europäischen Ausstellerstaat nachgewiesen beziehungsweise die Anerkennungspflicht dieses Führerscheins sicher ausgeschlossen ist. Erst dann ist der objektive Tatbestand des § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG so weit erfüllt, dass von einem hinreichenden Verdacht auszugehen ist.

Auf die Fälle der Totalfälschungen möchte ich hier nicht eingehen, da sie allenfalls mittelbar mit den vorliegend thematisierten Formen des Führerscheintourismus in Verbindung stehen und ihre Ungültigkeit, soweit die Fälschung erkannt wird, unstreitig ist.

Vor diesem Hintergrund erlangt die Klärung der verwaltungsrechtlichen Vorfrage der Gültigkeit der ausländischen Fahrerlaubnis besondere Bedeutung. Für das Strafverfahren wäre demnach in allen streitigen Fahrerlaubnisfragen, die (verwaltungs-) gerichtsanhängig sind oder sein sollten, die Führung von so genannten Vorermittlungen in einem AR-Vorgang oder aber die vorläufige Einstellung des Verfahrens gemäß § 154d StPO bis zur Klärung dieser Frage durchaus empfehlenswert.

Die in den vergangenen zirka 15 bis 20 Jahren aus Regelungslücken der Richtlinie 91/439 entstandenen Streitfragen waren intensiver Gegenstand der Rechtsprechung des EuGH und haben im Wesentlichen ihren Einzug in die Dritte Führerscheintrichtlinie, die Richtlinie 2006/126, gefunden. Ihnen ist zunächst der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Fahrerlaubnisse immanent. Als einzige vorstellbare Ausnahmen von diesem Grundsatz hat der EuGH in seiner Rechtsprechung im Wesentlichen drei Konstellationen benannt, die die Pflicht zur wechselseitigen Anerkennung der Fahrerlaubnis aufheben.

Dies stellt zum einen den Fall dar, dass eine ausländische Fahrerlaubnis vor einer deutschen erteilt wurde und die Gültigkeitsdauer der deutschen Fahrerlaubnis aufgrund deliktischen Verhaltens überdauert, wobei die alte, ausländische Fahrerlaubnis aufgrund zwischenzeitlichen EU-Beitritts des Ausstellerstaates nunmehr anzuerkennen wäre (Schwarz, EuGH C-321/07).

Eine weitere Fallgestaltung, die den Aufnahmestaat von einer Anerkennungspflicht entbindet ist die, dass ein »vorsorglicher« Neuerwerb einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis erfolgt (Weber, EuGH C-1/07), also der neue Führerschein in der Zeit zwischen einer die Entziehung der Fahrerlaubnis begründenden deliktischen Handlung und der Vollstreckung der Rechtsfolge erlangt wird.

Die wohl häufigste Konstellation betrifft die Fälle, in denen eine neue Fahrerlaubnis nach Entziehung der bisherigen in einem anderen Mitgliedsstaat erworben wird. Hier hat der EuGH schnell klargestellt, dass innerhalb eines Fahrverbotes oder einer Sperrfrist erworbene Führerscheine keiner Anerkennungspflicht des jeweiligen Aufnahmestaates unterliegen. All diese Fälle sind letztlich unproblematisch.

Schwieriger gestalten sich die Fälle, in denen die neue Fahrerlaubnis nach Ablauf der Sperre erworben wurde und Zweifel an einer Anerkennungspflicht aus Zweifeln an der Einhaltung des Wohnsitzprinzips resultieren. Diese Zweifel führen jedoch nicht automatisch zu einer Unwirksamkeit der Fahrerlaubnis im Aufnahmestaat. Der Grundsatz des Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126, nach dem »die von

den Mitgliedsstaaten ausgestellten Führerscheine gegenseitig anerkannt (werden)«, hat weiterhin grundsätzlich Vorrang vor den Regelungen des § 28 Abs. 4 Nr. 3, 4, Abs. 5 FeV, wie auch durch das OVG Münster in seiner jüngsten Entscheidung vom 09.12.2014 (16 A 265/11) nochmals bestätigt wurde.

Sofern sich aus vorliegenden Erkenntnissen Zweifel an der Einhaltung der Vorgaben der Richtlinie ergeben, hat grundsätzlich der Ausstellerstaat das alleinige Recht, über den Fortbestand der erteilten Fahrerlaubnis und somit die Gültigkeit des Führerscheins zu entscheiden. Nur, wie der EuGH in seinen Entscheidungen, beginnend 2003 mit »Kapper« (EuGH C-476/01) darlegt und wie in der Konsequenz der europäischen Vorgaben in § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV aufgenommen, wenn unbestreitbare Erkenntnisse des Ausstellerstaates vorliegen, nach denen die Fahrerlaubnis unter Verletzung der Richtlinie erteilt wurde, erlischt diese Anerkennungspflicht. Ausschließlich in diesen Fällen kann der Erwerber einer solchen Fahrerlaubnis zu Recht mit dem Vorwurf des Fahrens ohne Fahrerlaubnis konfrontiert werden.

Was aber sind Erkenntnisse des Ausstellerstaates? Wann sind sie unbestreitbar?

Negativinformationen wie zum Beispiel die fehlende Meldung an der behaupteten ausländischen Anschrift allein, die, von der Kommune des behaupteten Wohnsitzes stammend, gewiss als aus dem Ausstellerstaat stammende Erkenntnis anzusehen ist, können diesen Anforderungen nicht in jedem Fall gerecht werden. In mehreren Staaten der EU, so zum Beispiel in Großbritannien oder Irland, besteht überhaupt keine Meldepflicht. Erkenntnisse des Ausstellerstaates wären zum Beispiel in solchen Fällen nicht unbestreitbar.

Diesen Anforderungen können bereits dem Wortlaut nach solche Erkenntnisse ebenfalls nicht genügen, die allein aus dem Aufnahmestaat stammen. Hierzu zählt auch die Feststellung einer dauerhaften Meldeanschrift im Aufnahmestaat. Jedem von Ihnen ist bewusst, dass eine solche Meldeanschrift bereits innerhalb Deutschlands keine sichere Aussage über den tatsächlichen Aufenthalt einer Person trifft. Zahlreiche Menschen verfügen aus verschiedensten Gründen über Zweitwohnsitze, die aus zahlreichen Erwägungen zwar offiziell den Status eines Nebenwohnsitzes haben, gleichwohl jedoch das Zentrum des familiären und/oder beruflichen Lebens bilden können. Eine ununterbrochene Meldeanschrift im Inland stellt daher nicht nur keine Erkenntnis des Ausstellerstaates dar. Aus ihr ist darüber hinaus keinesfalls sicher auf das Fehlen eines regelmäßig genutzten weiteren Wohnsitzes, möglicherweise im Ausstellerstaat, zu schließen.

Zweifelloso unbestreitbare Erkenntnisse, wie zum Beispiel das Ergebnis polizeilicher Ermittlungen, nach denen sich der Fahrerlaubnisinhaber ununterbrochen tatsächlich im Aufnahmestaat aufgehalten und an einem Aufenthalt im Ausstellerstaat auf diese Weise gehindert war, erfüllen die Voraussetzungen der »Erkenntnisse des Ausstellerstaates« nicht, wenn sie allein im Aufnahmestaat gewonnen wurden. Sie sind allenfalls dazu geeignet, den Ausstellerstaat auf dem Verwaltungs- bzw. Rechtshilfeweg zur Prüfung seiner Entscheidung, eine Fahrerlaubnis zu erteilen, zu veranlassen.

Der Entscheidung des OLG Stuttgart vom 28.03.2014 (2 Ss 779/13) ist zu entnehmen, dass jedenfalls Untersuchungshandlungen der Behörden des Ausstellerstaates und Protokolle gerichtlicher Verhandlungen unter Umständen als Erkenntnisse des Ausstellerstaates angesehen werden können. Das Gericht hat hierbei deutlich gemacht, dass Äußerungen von Zeugen in einem Gerichtsverfahren nicht per se als private Erkenntnisse zu werten sind, nur weil es sich um Äußerungen einer Privatperson handelt. Vielmehr ist darauf abzustellen, dass diese Person sich als Zeuge in einem gerichtlichen Verfahren geäußert hat und diese Äußerungen gerichtlich protokolliert wurden. Zumindest sollte einer solchen Zeugenaussage aus einer richterlichen Vernehmung nicht weniger Gewicht zukommen, als den nachbarschaftlichen Äußerungen gegenüber den ermittelnden Polizei- oder Verwaltungsbehörden vor Ort. Ob diese Erkenntnisse hingegen unbestreitbar sind, wird, besonders bei erkennbaren Widersprüchen, durch die Entscheidungsgremien auch des Aufnahme staates zu würdigen sein (ebenda).

Sicher als unbestreitbare Erkenntnis des Ausstellerstaates sind die – heute eher selten gewordenen und darüber hinaus explizit in § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV aufgenommenen – Fälle anzusehen, in denen sich bereits der Eintrag eines Wohnsitzes in Deutschland auf dem ausländischen Führerschein findet. Gleiches kann zum Beispiel auch für unvollständige oder durch bloße Füllzahlen ergänzte Daten auf Führerscheinen gelten, die der zweifelsfreien Identifikation des Inhabers im Ausstellerstaat dienen.

In den Fällen, in denen das Wohnsitzprinzip durch falsche Angaben gegenüber dem Ausstellerstaat umgangen wird, entstehen auch Verdachtsmomente für eine Strafbarkeit gemäß § 271 StGB, die mittelbare Falschbeurkundung.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die ausstellende Behörde die ihr durch den Antragsteller zur Verfügung gestellten Angaben korrekt bearbeitet und den Führerschein »nach bestem Wissen und Gewissen«, also unter Einhaltung der im Ausstellerstaat geltenden rechtlichen Bestimmungen erteilt hat. Sofern die Angaben des Antragstellers falsch sind, hätte dieser sich einer mittelbaren Falschbeurkundung verdächtig gemacht, da es sich auch bei einem ausländischen Führerschein um eine öffentliche Urkunde handelt. § 271 StGB unterscheidet nicht nach territorialer oder staatlicher Herkunft. Auch zum Nachweis dieser Tat wären jedoch unbestreitbare Erkenntnisse des Ausstellerstaates erforderlich; zum Beispiel zum Beleg dafür, dass der Verdächtige tatsächlich niemals seinen Lebensmittelpunkt über den erforderlichen Zeitraum im Ausstellerstaat oder die Fahrschule, die ihm eine bestandene Fahrerlaubnisprüfung quittiert, nie tatsächlich absolviert hatte.

Ermittlungen zu dieser Problematik werden unbedingt auch davon abhängen, ob in dem Ausstellerstaat die mittelbare Falschbeurkundung unter Strafe gestellt ist. Gemäß § 7 Abs. 2 StGB wären alle anderen Fälle auch in Deutschland nicht strafbar. Entsprechend werden zunächst Vorermittlungen über die Strafbarkeit eines dem Gedanken des § 271 StGB entsprechenden Verhaltens im Ausstellerstaat vonnöten sein. Ferner wird bei dieser, der Nutzung der »falschen« Fahrerlaubnis vorgelagerten Handlung regelmäßig die eventuell bereits eingetretene Verfolgungsverjährung zu prüfen sein.

Darüber hinaus führt die Erlangung der Fahrerlaubnis durch eine mittelbare Falschbeurkundung nicht per se zu einer Unwirksamkeit der Erteilung. Sie basiert auf einem begünstigenden Verwaltungsakt des Ausstellerstaates und muss aufgrund der gewonnenen neuen Erkenntnisse zurückgenommen werden, um ihre Wirkung zu verlieren – und zwar durch den Ausstellerstaat.

Vor Ort lassen sich diese Fragen wohl nur sehr selten klären. Es bedarf daher einer Sensibilisierung der Polizeibeamten, die mit den Kontrollen befasst sind, einerseits alle erhebbaren Daten so gründlich und widerspruchsfrei wie möglich aufzunehmen. Zum anderen sollten, von offenkundigen Fälschungen abgesehen, restriktive Maßnahmen ohne vollstreckbaren Titel zur Vermeidung von Entschädigungsansprüchen unterbleiben.

Fraglich ist, ob der Inhaber einer als unwirksam anzusehenden Fahrerlaubnis einem Irrtum hinsichtlich der Gültigkeit unterliegen konnte, ob dieser Irrtum als Tatbestandsirrtum oder als Verbotsirrtum anzusehen und ob er gegebenenfalls vermeidbar war.

Angesichts der bereits seit geraumer Zeit geführten öffentlichen Diskussion über den Führerscheintourismus ist es zweifelhaft, dass ein Führerscheinbesitzer, der wissentlich unter Verwendung unrichtiger Angaben gegenüber den Behörden des Ausstellerstaates die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis erwirkt hat, guten Glaubens bezüglich der Gültigkeit seines ausländischen EU-Führerscheins sein kann. Die Tatsache, dass er ihn nicht auf eine redliche Weise erworben hat, ist ihm genauso bewusst wie die Rechtswidrigkeit seines Handelns.

Ein Tatbestandsirrtum dahingehend, dass der Führerscheinbesitzer aufgrund einer ordentlich abgelegten Fahrerlaubnisprüfung, möglicherweise gar einer unserer MPU entsprechenden Untersuchung vor dem Erwerb der Fahrerlaubnis von einer trotzdem bestehenden Gültigkeit ausgeht, kann meines Erachtens ebenfalls verneint werden. Die herrschende Meinung der Rechtsprechung geht in solchen Fällen – zu Recht – von einem *dolus eventualis* aus

(Lackner/Kühl StGB § 15 Rn 24; Roxin JuS 1964, 53, 61). Der Antragsteller nimmt aufgrund seines Vorgehens die Unwirksamkeit seiner neuen Fahrerlaubnis zumindest billigend in Kauf, so dass ein Tatbestandsirrtum auch in diesen Fällen ausscheidet. Doch auch ein Verbotsirrtum wird in diesen Fällen auszuschließen sein, da selbst bei Bejahen eines Tatbestandsirrtums der Antragsteller sehr wohl über die Notwendigkeiten und die bestehenden gesetzlichen Regelungen nachgedacht hat, also zumindest bewusst fahrlässig handelt.

Die Richtlinie 2006/126/EG ist jedermann zugänglich, die Voraussetzungen zum ordentlichen Wohnsitz, der gemäß Art. 7 Abs. 1 Buchst. e Voraussetzung zum Erwerb der Fahrerlaubnis ist, in Artikel 12 der Richtlinie unmissverständlich definiert.

Anders muss sich dies aber schon bei Fällen verhalten, in denen der Neuerwerber seinen Lebensmittelpunkt tatsächlich verlegt, gleich aus welchem Grund.

Muss ein Antragsteller annehmen, schlechter gestellt zu sein, als eine Person, die ihren Wohnsitz nicht wechselt, wenn er aufgrund eines Umzuges in einen anderen EU-Mitgliedsstaat, nicht mehr sicher feststellen kann, in welchem Land er die

Voraussetzungen erfüllt, die Art. 12 der 3. Führerscheinrichtlinie von ihm fordert? Die mittlerweile europaweite Freizügigkeit der Arbeitnehmer führt zu einer relevanten Zahl von Fällen, in denen Antragsteller auf den Neuerwerb einer Fahrerlaubnis vor genau diesem Problem stehen. Noch unsicherer ist die Frage des Lebensmittelpunktes bei Menschen zu beantworten, die der Arbeit »nachziehen«, zum Beispiel bei Erntehelfern oder Arbeitnehmern im Gastronomiegewerbe. Eine diskriminierungsfreie rechtssichere Situation bietet die Dritte Führerscheinrichtlinie für diesen Kreis der Antragsteller gegenwärtig nicht.

Ein weiteres Problem, das den Kern des Führerscheintourismus« nicht berührt, aber dennoch von nicht unerheblicher Bedeutung für unsere Arbeit ist, ist die Frage, wie mit den Inhabern ausländischer EU-Fahrerlaubnisse zu verfahren ist, die ihren ordentlichen Wohnsitz nicht in Deutschland haben, nie hatten, denen aber in Deutschland die Fahrerlaubnis entzogen wurde. Vor dem gleichen Problem stehen im Übrigen auch Inhaber einer außereuropäischen Fahrerlaubnis.

§ 69b Abs. 1 StGB sieht vor, dass die Fahrerlaubnis für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zu entziehen und eine Sperrfrist für die Neuerteilung auszusprechen ist. Dieser Ausspruch hat dann die Wirkung der Aberkennung des Rechts, von dieser ausländischen Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch zu machen.

Hierdurch entsteht eine Situation, die rechtlich nicht klar geregelt ist. Dies hat zur Folge, dass entweder der Fahrerlaubnisinhaber nach Ablauf der Sperrfrist behandelt werden müsste, als wäre ihm lediglich ein Fahrverbot auferlegt worden, was ihn gegenüber dem Inländer besser stellte. Diese Rechtslage bestand bis zur Änderung des § 69b StGB im Jahr 1998. Durch die Änderung des Wortlautes der Vorschrift ist also zu erkennen, dass der Gesetzgeber gerade die Folge eines faktischen Fahrverbots nicht länger beibehalten wollte.

Der Fahrerlaubnisinhaber muss sich demnach von einer Fahrerlaubnisbehörde das Recht, von seiner ausländischen Fahrerlaubnis wieder Gebrauch machen zu dürfen, erteilen lassen. Hier besteht jedoch einerseits das Problem, dass sich die Zuständigkeiten der Fahrerlaubnisbehörden grundsätzlich nach dem Wohnsitz der Antragsteller richten. Der ausländische Antragsteller hat jedoch in Deutschland gerade keinen festen Wohnsitz, so dass unklar oder zumindest für den potenziellen Antragsteller nicht erkennbar ist, welche deutsche Fahrerlaubnisbehörde für ihn zuständig wäre. Wer also wäre verpflichtet, die Anerkennung der Fahrerlaubnis zu prüfen und zu bescheiden? Müsste der Fahrerlaubnisinhaber möglicherweise nicht in Deutschland, sondern bei der für ihn zuständigen Fahrerlaubnisbehörde seines Heimatstaates eine Neuerteilung oder Erneuerung der Fahrerlaubnis beantragen? Auf welcher Grundlage? Die Fahrerlaubnis ist ihm dort nie entzogen worden. Vor dieser Situation wäre der Fahrerlaubnisinhaber schlechter gestellt als ein Inländer.

Den Gesetzgeber wegen dieser inkonsequenten qualitativen Veränderung im Vergleich zum § 69b a.F. zu schelten, würde an der aktuellen Gesetzeslage nichts ändern. Insofern kann ich darauf verzichten. Nach den Gesetzesmaterialien ging der deutsche Gesetzgeber zudem davon aus, der Ausstellerstaat werde nach entsprechender Mitteilung die Fahrerlaubnis seinerseits entziehen (BT-Drs. 13/6914, 93.), was nach



heutigem Kenntnisstand nicht nur zu optimistisch gefolgert war, sondern auch die Inhaber außereuropäischer Fahrerlaubnisse nicht berücksichtigt. Zur Überwachung oder Erzwingung dieser Entziehung stehen ebenso wenige Instrumentarien zur Verfügung, wie zu einer Neuerteilung des Rechts, von dieser ausländischen Fahrerlaubnis wieder Gebrauch zu machen.

Besonders misslich ist in diesem Zusammenhang, dass das europäische Fahrerlaubnisregister, das ohnehin noch nicht errichtet ist, hierbei wenig hilfreich wäre. Denn dem Delinquenten wird ja in diesen Fällen nicht die Fahrerlaubnis entzogen. Er verliert lediglich das Recht, sie in Deutschland zu benutzen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Entscheidung vom 13.02.2014 (3 C 1.13) die Auffassung bekräftigt, dass die erneute Anerkennung der ausländischen Fahrerlaubnis eines entsprechenden Zulassungsverfahrens im Inland bedürfe. Damit folgt es der eingangs schon erwähnten Entscheidung (Fall Schwarz) des EuGH aus dem Februar 2009, in der dem Aufnahmestaat das Recht, die ausländische Fahrerlaubnis in einem vergleichbaren Fall nicht anzuerkennen, eingeräumt wird, da nach der Entziehung gerade keine neue Eignungsprüfung erfolgt sei.

Beide Fälle stellten eine Ungleichbehandlung, also eine Diskriminierung dar, wären mithin in dieser Form nicht mit geltendem EU-Recht vereinbar. Hinzu kommt, dass Art. 2 Abs. 1 der 3. Führerscheinrichtlinie alle Mitgliedsstaaten zur wechselseitigen Anerkennung ihrer jeweiligen Fahrerlaubnisse verpflichtet. Ob sich der EuGH in seiner diesbezüglich angerufenen Entscheidung einer dieser beiden Möglichkeiten bedient oder einen dritten Weg sucht, bleibt abzuwarten. Letztlich scheitern momentan alle Versuche, wirksame Strafen und Maßnahmen zu entwickeln, an der fehlenden Einheitlichkeit des Fahrerlaubnisrechts innerhalb der EU und der dem Führerscheinabkommen beigetretenen Staaten.

Fraglich ist ferner, ob der Fahrerlaubnisinhaber diese Rechtslage zu durchschauen vermag und erkennt, dass er der Pflicht unterliegt, sich die Benutzung seiner «alten» Fahrerlaubnis im Inland wieder genehmigen zu lassen. Beim Irrtum über die Genehmigungspflicht geht die Rechtsprechung überwiegend von einem bloßen **Verbotssirrtum** aus (vgl. OLG Celle NJW 1987, 1563). Vor diesem Hintergrund wäre wohl zumindest eine erste Fahrt nach Ablauf der Sperrfrist nicht als strafwürdig anzusehen, denn unter Berücksichtigung der verschiedenen Fahrerlaubnis-Rechtssysteme innerhalb der EU wird ein solcher Irrtum für den Fahrzeugführer kaum zu vermeiden sein.

Hilfreich wäre zur wirksamen Umsetzung der Dritten Führerscheinrichtlinie letztlich die Installation eines europaweiten **Fahreignungsregisters**. Es versetzte die Fahrerlaubnisbehörden aller Mitgliedsstaaten auf denselben Informationsstand, so dass nicht nur der Führerscheintourismus durch die verbesserte Transparenz für die Ausstellungsbehörden eingeschränkt, sondern ihnen auch Maßnahmen gegen Inhaber durch sie erteilter Fahrerlaubnisse, die in Deutschland oder einem anderen Drittstaat einer Maßnahme gemäß § 69b StGB unterworfen sind, möglich würde.



## Europäischer Führerscheintourismus – Umsetzung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie, Probleme und Lösungen

Daniel Plate  
Abteilungsleiter Ordnungsamt, Landkreis Cloppenburg

### I. Die 3. EU-Führerscheinrichtlinie

Zur Vereinheitlichung des Fahrerlaubnisrechts innerhalb der Europäischen Union sowie des Europäischen Wirtschaftsraumes hat der europäische Gesetzgeber die 2. EU-Führerscheinrichtlinie<sup>1</sup> erlassen. Diese Richtlinie diente dem Zweck, das Fahrerlaubnisrecht hinsichtlich der Fahrerlaubnisklassen und der Erteilungsvoraussetzungen weitestgehend zu harmonisieren. Damit verbunden ist auch der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung einer in der Europäischen Union oder dem Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Fahrerlaubnis durch die übrigen Mitgliedsstaaten. Nach der Richtlinie sollte diese Anerkennungspflicht jedoch dann nicht bestehen, wenn in dem Aufnahmemitgliedsstaat bereits vor der Erteilung der Fahrerlaubnis in einem anderen Mitgliedsstaat eine Negativentscheidung (Entzug, Versagung oder Sperre) zur Fahrerlaubnis getroffen wurde.<sup>2</sup>

Der Europäische Gerichtshof hat mit seinen Entscheidungen Kapper<sup>3</sup>, Halbritter<sup>4</sup> und Kremer<sup>5</sup> jedoch entschieden, dass eine in einem anderen Mitgliedsstaat erteilte EU-Fahrerlaubnis ungeachtet einer vorherigen Negativentscheidung des Aufnahmemitgliedsstaates der gegenseitigen Anerkennung unterliegt und die Anerkennungspflicht als ein wesentliches Element des Rechts auf Freizügigkeit bezeichnet<sup>6</sup>. Diese Entscheidungen haben den sogenannten Führerscheintourismus maßgeblich ermöglicht.

1 Richtlinie 91/439/EWG vom 29.07.1991, ABl. I. 237/1 vom 24.08.1991

2 vgl. Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG

3 EuGH, Urteil v. 29.04.2004 – C-476/01, DAR 2004, 333

4 EuGH, Beschluss v. 06.04.2006 – C-227/05, DAR 2006, 375

5 EuGH, Beschluss v. 28.09.2006 – C-340/05, DAR 2007, 77

6 EuGH, Urteil v. 29.04.2004 – C-476/01, Rz. 71

Als Führerscheintourismus wird der rechtsmissbräuchliche Erwerb einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis zur Umgehung nationaler Erteilungsvoraussetzungen bezeichnet. Insbesondere werden auf diesem Weg Fahrerlaubnisse durch Personen erworben, die im Inland als ungeeignet gelten oder aber die die Fahrerlaubnis erst nach einem Nachweis der (wiederhergestellten) Eignung zurückerhalten können.

Um die rechtlich legale Möglichkeit des Führerscheintourismus zu beenden, hat der europäische Gesetzgeber unter Aufhebung der 2. Führerscheinrichtlinie die 3. Führerscheinrichtlinie<sup>7</sup> erlassen<sup>8</sup> und gleichzeitig die zur Zeit mehr als 110 verschiedenen Führerscheinmuster innerhalb der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraumes durch die Einführung eines einzigen Führerscheinmusters vereinheitlicht<sup>9</sup>. Weiterhin wurde eine Modifikation der Bestimmungen zur gegenseitigen Anerkennung vorgenommen. Während die 2. Führerscheinrichtlinie in Art. 8 Abs. 4 die Ablehnung der Anerkennung noch in das Ermessen des umsetzenden Staates stellte (»Ein Mitgliedstaat **kann** es ablehnen, die Gültigkeit eines Führerscheins anzuerkennen...«), legt die 3. Führerscheinrichtlinie in Art. 11 Abs. 4 die verbindliche Ablehnung der gegenseitigen Anerkennung fest (»Ein Mitgliedstaat **lehnt** es ab, einem Bewerber... . Ein Mitgliedstaat **lehnt** die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins ab...«). Durch diese Vorgaben sollte verdeutlicht werden, dass der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung wenigstens in den Fällen durchbrochen wird, in denen gegen den Inhaber zuvor in dem Aufnahmemitgliedsstaat eine Negativentscheidung zur Fahrerlaubnis getroffen wurde.

Auch hier hat der Europäische Gerichtshof mit seinem Urteil in der Rechtssache Hoffmann<sup>10</sup> entschieden, dass eine solche Fahrerlaubnis weiterhin dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung unterliegt. Diese Entscheidung wird im Wesentlichen mit dem Recht der Freizügigkeit begründet und damit, dass ansonsten ausschließlich der Staat, der die Negativentscheidung zur Fahrerlaubnis zuvor getroffen hat, eine (in der gesamten Europäischen Union bzw. eine im gesamten Europäischen Wirtschaftsraum) gültige Fahrerlaubnis erteilen könnte.

## II. Ausnahmen vom Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung

Von dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung hat der Europäische Gerichtshof jedoch in mehreren verschiedenen Fällen entschieden, dass der aufnehmende Mitgliedsstaat die Anerkennung auf Grundlage der Richtlinie 2006/126/EG verweigern darf. In der Praxis sind dabei insbesondere zwei Fälle von Bedeutung:

1. Der aufnehmende Mitgliedsstaat kann die Anerkennung einer Fahrerlaubnis verweigern, wenn zuvor in dem aufnehmenden Mitgliedsstaat eine Negativentscheidung

7 Richtlinie 2006/126/EG vom 20.12.2006, Abl: I. 403/18

8 BMVBS, Pressemitteilung v. 14.12.2006 – 227/2006

9 Nr. 3 der Erwägungen zur Richtlinie 2006/126/EG

10 EuGH, Urteil v. 26.04.2012 – C-419/10, DAR 2012, 319

getroffen wurde, mit der Negativentscheidung eine (richterliche oder gesetzliche) Sperre für die (Neu)Erteilung der Fahrerlaubnis verhängt wurde und die neue EU-/EWR-Fahrerlaubnis innerhalb der Sperrfrist erteilt wurde. Die Verweigerung der Anerkennung wirkt auch nach Ablauf der Sperre fort.<sup>11</sup>

2. Weiterhin kann die Anerkennung durch den Aufnahmemitgliedsstaat auch dann verweigert werden, wenn die EU-/EWR-Fahrerlaubnis unter Missachtung des in Art. 12 der Richtlinie 2006/126/EG festgeschriebenen Wohnsitzerfordernisses erteilt wurde.<sup>12</sup>

Um in diesen Fällen eine rechtlich richtige Anwendung der Vorgaben der Richtlinie 2006/126/EG sowie des Europäischen Gerichtshofes vornehmen zu können, ist es erforderlich, einige Begrifflichkeiten zu unterscheiden:

Im deutschen Recht wird zwischen der Fahrerlaubnis und dem Führerschein unterschieden. Bei der Fahrerlaubnis handelt es sich um das materielle Recht, Kraftfahrzeuge entsprechend der erteilten Fahrerlaubnisklassen führen zu dürfen. Ein Verstoß hiergegen stellt daher auch eine Straftat dar. Daneben steht das »bloße« Ausweisdokument Führerschein. Der Führerschein dokumentiert die erteilten Fahrerlaubnisklassen und dient zum Nachweis der Fahrerlaubnis. Ein Verstoß gegen die Mitführungspflicht des Führerscheins stellt hingegen nur eine Ordnungswidrigkeit dar.<sup>13</sup>

Viele Mitgliedsstaaten kennen eine Unterscheidung zwischen der Fahrerlaubnis und dem Führerschein nicht und setzen die Begrifflichkeiten insoweit gleich (z. B. driver's license, driving license, prawo jazdy etc.). Daher ist bei der Anwendung und Auslegung der Richtlinie 2006/126/EG auch jeweils zu prüfen, ob sich der Unionsgesetzgeber auf das materielle Recht Fahrerlaubnis oder das Ausweisdokument Führerschein bezieht.<sup>14</sup>

Diese Unterschiede werden auch auf dem Führerschein dokumentiert. Unter 4. a) wird das Datum der Ausstellung des (Ausweisdokumentes) Führerscheins eingetragen, während unter 10. »das Datum der ersten Fahrerlaubniserteilung für jede Klasse (dieses Datum ist bei jeder späteren Ersetzung oder jedem späteren Umtausch erneut in dem Führerschein einzutragen)« eingetragen wird.<sup>15</sup> Diese Daten unterscheiden sich in vielen Fällen, da das Datum der Ausstellung des Führerscheins im Regelfall vom Datum der Erteilung der Fahrerlaubnis abweicht.

Eine Prüfung der Erteilungsvoraussetzungen für eine Fahrerlaubnis erfolgt in der Regel nur, wenn mit der Aushändigung des Führerscheins auch eine (weitere) Fahrerlaubnis(klasse) (neu)erteilt wird. D. h. mit der Aushändigung des Führerscheins erfolgt auch eine Änderung der Angaben unter 10. des Führerscheins (im Vergleich zum vorherigen Führerschein, sofern nicht erstmalig eine Fahrerlaubnis erteilt wird).

11 EuGH, Beschluss v. 03.07.2008 – C-225/07, DAR 2008, 582

12 EuGH, Urteile v. 26.06.2008 – C-329/06 u. C-343/06, NJW 2008, 2403

13 VG Osnabrück, Beschluss v. 04.02.2014 – 6 B 84/13

14 Nds. OVG, Beschluss v. 12.11.2013 – 12 ME 188/13

15 vgl. Anhang 1 Nr. 3 lit. d der Richtlinie 2006/126/EG

Wird hingegen jedoch nur das Ausweisdokument Führerschein erneuert/ersetzt (auf Grund der Änderungen von Angaben zur Person, Verlustes, Diebstahls, Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausweisdokumentes Führerschein etc.), erfolgt keine Prüfung der Erteilungsvoraussetzungen für die Fahrerlaubnis, da sich eine Änderung hinsichtlich der Fahrerlaubnis (Erteilung/Erweiterung/Verlängerung etc.) dadurch nicht ergeben hat.

Für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage hinsichtlich der Anerkennungspflicht ist jedoch immer auf das Datum der Erteilung (10.) der (ersten) Fahrerlaubnis(klasse) abzustellen.<sup>16</sup>

### **1. Erwerb einer EU-/EWR-Fahrerlaubnis während des Laufs einer Sperrfrist**

Sofern eine Fahrerlaubnis strafgerichtlich entzogen wird, wird mit der Entziehung der Fahrerlaubnis auch immer eine Sperre für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis verhängt. Die Mindestsperrfrist beträgt 6 Monate. Daneben kann in einem Strafverfahren auch gegenüber einer Person, die keine Fahrerlaubnis besitzt, eine Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis verhängt werden. Auch hier beträgt diese Mindestsperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis 6 Monate.<sup>17</sup>

Im Fall der verwaltungsbehördlichen Entziehung der Fahrerlaubnis gibt es keine generelle gesetzliche Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis. Eine gesetzliche Sperrfrist ist nur vorgesehen, wenn die Fahrerlaubnis auf Grund des Erreichens von 8 oder mehr Punkten<sup>18</sup> oder wegen der 3. Zuwiderhandlung innerhalb der Probezeit<sup>19</sup> entzogen wird. Die Sperrfrist beträgt dann 6 bzw. 3 Monate und beginnt mit der Ablieferung des Führerscheins. Eine gesetzliche Sperre im Fall der verwaltungsbehördlichen Versagung der Erteilung einer Fahrerlaubnis existiert hingegen nicht.

Wird eine EU-/EWR-Fahrerlaubnis während des Laufs einer Sperre erteilt, so findet diese Fahrerlaubnis im Aufnahmemitgliedsstaat keine Anerkennung. Diese Fahrerlaubnis wird auch nicht durch Ablauf der Sperrfrist im Aufnahmemitgliedsstaat wirksam. Dies gilt auch dann, wenn die Fahrerlaubnis bisher nur vorläufig entzogen war und eine EU-/EWR-Fahrerlaubnis nach der vorläufigen Entziehung, aber vor der endgültigen Entziehung erteilt wurde.<sup>20</sup> Ungeklärt ist in diesem Zusammenhang bisher, ob eine durch ein Strafgericht verhängte Sperre auf Lebenszeit mit dem Unionsrecht vereinbar ist.

In dieser Fallkonstellation ist die bereits o. a. Unterscheidung zwischen Erteilung der Fahrerlaubnis und Ausstellung des Führerscheins unbedingt zu beachten. Um zu klären, ob die EU-/EWR-Fahrerlaubnis innerhalb einer Sperre erteilt wurde, ist auf das unter 10. auf dem Führerschein eingetragene Datum der Erteilung der EU-/EWR-Fahrerlaubnis abzustellen. Sofern dieses Datum innerhalb der Sperrfrist

<sup>16</sup> EuGH, Beschluss v. 22.11.2011 – C-590/10, DAR 2012, 198

<sup>17</sup> vgl. § 69a StGB

<sup>18</sup> vgl. § 4 Abs. 10 StVG

<sup>19</sup> vgl. § 2a Abs. 5 S. 3 StVG

<sup>20</sup> EuGH, Urteil v. 13.10.2011 – C-224/10, DAR 2011, 629

liegt, unterliegt die EU-/EWR-Fahrerlaubnis nicht der gegenseitigen Anerkennungspflicht. Dies gilt auch dann, wenn z. B. das Ausstellungsdatum des Ausweisdokumentes Führerschein 4. a) außerhalb der Sperrfrist liegt. Entscheidend ist in diesem Zusammenhang ausschließlich das Erteilungsdatum der Fahrerlaubnis.

Alle nationalen Negativentscheidungen zur Fahrerlaubnis werden im Fahreignungsregister beim Kraftfahrt-Bundesamt eingetragen.<sup>21</sup> Bestandteil dieser Eintragung ist auch die Dauer und der Ablauf einer eventuellen Sperre. Behörden (Fahrerlaubnisbehörde, Polizei, Staatsanwaltschaft und Gerichte) können so über einen Auszug aus dem Fahreignungsregister sowie über den Online-Dienst ZEVIS (Zentrales Verkehrsinformationssystem des Kraftfahrt-Bundesamtes) prüfen (auch vor Ort während einer Verkehrskontrolle), ob die EU-/EWR-Fahrerlaubnis zum Führen Kraftfahrzeugen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland berechtigt.

## 2. Erwerb einer EU/EWR-Fahrerlaubnis unter Missachtung des Wohnsitzprinzips

Der Unionsgesetzgeber hat mit der Richtlinie 2006/136/EG auch eine Harmonisierung der Erteilungsvoraussetzungen vorgenommen und hierunter den Begriff des Wohnsitzes subsumiert. Dadurch ist gewährleistet, dass eine Fahrerlaubnis nur dort erworben bzw. ein Führerschein nur dort ausgestellt werden kann, wo der Betroffene auch seinen ordentlichen Wohnsitz hat. Auf diese Weise wird vermieden, dass ein anderer Staat als der des ordentlichen Wohnsitzes eine Fahrerlaubnis erteilen kann. Der Betroffene kann sich also nicht den für sich »bequemsten« Staat für die Erteilung einer Fahrerlaubnis frei aussuchen, sondern ist an den Staat seines ordentlichen Wohnsitzes gebunden.

In Art. 12 der Richtlinie 2006/126/EG wird der ordentliche Wohnsitz definiert: *»Im Sinne dieser Richtlinie gilt als ordentlicher Wohnsitz der Ort, an dem ein Führerscheininhaber wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder – im Falle eines Führerscheininhabers ohne berufliche Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen dem Führerscheininhaber und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d.h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, wohnt.*

*Als ordentlicher Wohnsitz eines Führerscheininhabers, dessen berufliche Bindungen an einem anderen Ort als dem seiner persönlichen Bindungen liegen und der sich daher abwechselnd an verschiedenen Orten in zwei oder mehr Mitgliedstaaten aufhalten muss, gilt jedoch der Ort seiner persönlichen Bindungen, sofern er regelmäßig dorthin zurückkehrt. Diese letztgenannte Voraussetzung muss nicht erfüllt sein, wenn sich der Führerscheininhaber in einem Mitgliedstaat zur Ausführung eines Auftrags von bestimmter Dauer aufhält. Der Besuch einer Universität oder einer Schule hat keine Verlegung des ordentlichen Wohnsitzes zur Folge.«*

Der nationale Gesetzgeber hat in § 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung den »ordentlichen Wohnsitz im Inland« wie folgt definiert: *»(1) Eine Fahrerlaubnis darf nur*

---

<sup>21</sup> vgl. § 28 StVG

*erteilt werden, wenn der Bewerber seinen ordentlichen Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland hat. Dies wird angenommen, wenn der Bewerber wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder – bei fehlenden beruflichen Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen ihm und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, das heißt während mindestens 185 Tagen im Jahr, im Inland wohnt. Ein Bewerber, dessen persönliche Bindungen im Inland liegen, der sich aber aus beruflichen Gründen in einem oder mehreren anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum aufhält, hat seinen ordentlichen Wohnsitz im Sinne dieser Vorschrift im Inland, sofern er regelmäßig hierhin zurückkehrt. Die Voraussetzung entfällt, wenn sich der Bewerber zur Ausführung eines Auftrags von bestimmter Dauer in einem solchen Staat aufhält.*

*(2) Bewerber, die bislang ihren ordentlichen Wohnsitz im Inland hatten und die sich ausschließlich zum Zwecke des Besuchs einer Hochschule oder Schule in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum aufhalten, behalten ihren ordentlichen Wohnsitz im Inland.*

*(3) Bewerber, die bislang ihren ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum hatten und die sich ausschließlich wegen des Besuchs einer Hochschule oder Schule im Inland aufhalten, begründen keinen ordentlichen Wohnsitz im Inland. Ihnen wird die Fahrerlaubnis erteilt, wenn die Dauer des Aufenthalts mindestens sechs Monate beträgt.»*

Ausgehend von diesen Definitionen des ordentlichen Wohnsitzes haben der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg<sup>22</sup> sowie das Niedersächsische Oberverwaltungsgericht<sup>23</sup> klargestellt, dass das Wohnsitzerfordernis nur dann als gegeben angesehen werden kann, wenn zum Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis die 185 Tage des Aufenthalts bereits verstrichen sind. Das Niedersächsische Oberverwaltungsgericht führt hierzu aus: »Der hier maßgebliche Art. 7 Abs. 1 der 3. Führerscheinrichtlinie normiert erkennbar die Voraussetzungen für die Erteilung der materiellen Berechtigung, d. h. für die Erteilung der Fahrerlaubnis und nicht etwa die Ausstellung des Führerscheindokuments. Angesichts dessen spricht vieles dafür, dass das dort unter Buchst. e) vorgesehene Wohnsitzerfordernis nach der Richtlinie (jedenfalls auch schon) im Zeitpunkt der Erteilung der Erlaubnis gegeben sein muss. In diesem Zeitpunkt waren seit dem Beginn des erlaubten Aufenthalts des Antragstellers in Tschechien (4. April 2012) unstreitig noch keine 185 Tage verstrichen.«<sup>24</sup>

Das Bundesverwaltungsgericht hatte zuvor noch offen gelassen<sup>25</sup>, ob zum Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis die 185 Tage bereits verstrichen sein müssen. Der Europäische Gerichtshof hingegen geht jedoch davon aus, dass der erteilende

22 VGH BW, Beschluss vom 07.07.14 – 10 S 242/14

23 Nds. OVG, Beschluss vom 12.11.13 – 12 ME 188/13

24 Nds. OVG, Beschluss vom 12.11.13 – 12 ME 188/13, Rz. 8

25 BVerwG, Urteil vom 30.05.13 – 3 C 18.12



Staat erst nach 185 Tagen überhaupt prüfen kann, ob die Voraussetzungen für die Erteilung vorliegen: »Wird diese Voraussetzung nämlich in einem solchen Fall nicht beachtet, ist es für die zuständigen Behörden des Ausstellermitgliedstaats schwierig, wenn nicht gar unmöglich, zu prüfen, ob die anderen von der Richtlinie 91/439 aufgestellten Voraussetzungen beachtet wurden. Unterbleibt eine solche Prüfung, ist es möglich, dass der Inhaber der so erteilten Fahrerlaubnis u. a. nicht über die zum Führen eines Kraftfahrzeugs erforderlichen Kenntnisse und die dazu erforderliche Eignung verfügt und damit eine Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs darstellt. Zudem würde der in Art 7 Abs. 5 dieser Richtlinie aufgestellte Grundsatz in Frage gestellt, dass jede Person nur Inhaber eines einzigen von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins sein kann.«<sup>26</sup>

In logischer Konsequenz dieser Ausführungen des Europäischen Gerichtshofes kann die Erteilung der Fahrerlaubnis auch erst nach 185 Tagen des Aufenthalts erfolgen, denn vorher ist es dem erteilenden Staat unmöglich zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung überhaupt vorliegen.

Sofern die Erteilung der Fahrerlaubnis nun bereits vor dem Ablauf von 185 Tagen des Aufenthalts erfolgt, liegt ein Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip i. S. d. Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes vor, der nicht zu einer Anerkennungspflicht im aufnehmenden Mitgliedsstaat führt.

Zur Definition des ordentlichen Wohnsitzes kann in diesem Zusammenhang die Auslegungshilfe der Europäischen Kommission zur Durchführungsverordnung 987/2009 zusätzlich herangezogen werden. Dort heißt es: »Ein vorübergehender Aufenthalt ist ein bestimmter Zeitraum, während dessen Sie sich an einem anderen Ort als Ihrem gewöhnlichen Wohnort aufhalten, ohne jedoch Ihren »Mittelpunkt der Interessen« dorthin zu verlagern.« Liegen also die persönlichen und beruflichen Bindungen an unterschiedlichen Orten, ist auch hier weiterhin auf die persönlichen Bindungen abzustellen.

Ein (auch längerfristiger) berufsbedingter Aufenthalt führt also nicht dazu, dass am Ort der beruflichen Bindungen ein Wohnsitz i. S. d. Art. 12 der Richtlinie 2006/126/EG begründet wird. Zudem ist grundsätzlich schon dem Wortlaut nach zwischen Wohnsitz und Aufenthalt zu unterscheiden.<sup>27</sup>

Ein Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis liegt also auch dann vor, wenn der Betroffene sich zwar auf Grund beruflicher Bindungen für 185 Tage in dem Erteilungsstaat aufhält, die persönlichen Bindungen jedoch weiterhin in dem Aufnahmemitgliedsstaat liegen.

Vor diesem Hintergrund ist die Annahme, das Wohnsitzerfordernis sei bereits dann erfüllt, wenn der Betroffene lediglich beabsichtigt, sich für 185 Tage im Jahr im erteilenden Staat aufzuhalten, selbst dann unzutreffend, wenn der Betroffene sich tatsächlich entgegen der ursprünglichen Absicht nicht für 185 Tage im Jahr im

26 EuGH, Urteil vom 19.05.11 – C-184/10, Rz. 31, DAR 2011, 185

27 vgl. allgemein z. B. § 132 Abs. 2 S. 2 BGB; Palandt, BGB Kommentar, 70. Auflage 2011, § 7 Rn. 2

erteilenden Staat aufhält. Weder der Wortlaut des Art. 12 der Richtlinie 2006/126/EG noch die o. a. Ausführungen des Europäischen Gerichtshofes lassen eine derartige rechtliche Auslegung zu. In Art. 12 heißt es »... während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, wohnt.« Der Unionsgesetzgeber stellt also auf den tatsächlichen und nicht auf einen geplanten/beabsichtigten Aufenthalt ab.

Auch in diesem Fall ist zwingend auf das Erteilungsdatum der Fahrerlaubnis (10.) abzustellen. Zum Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis müssen bereits 185 Tage des Aufenthalts verstrichen sein. Dies gilt z. B. auch dann, wenn der Führerschein (4. a)) erst nach 185 Tagen des Aufenthalts (erneut) ausgestellt wird, die Erteilung aber bereits vor dem Ablauf von 185 Tagen erfolgte.

Der Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip muss sich aus dem Führerschein selbst oder aber aus unstreitbaren Informationen des Erteilungs-/Ausstellerstaates ergeben. Diese Erkenntnisquellen sind nach Ansicht des Europäischen Gerichtshofes abschließend und erschöpfend.<sup>28</sup>

Einige Mitgliedsstaaten machen von der Möglichkeit Gebrauch, unter 8. auf dem Führerschein den Wohnsitz des Inhabers zum Zeitpunkt der Erteilung einzutragen.<sup>29</sup> Sofern unter 8. ein innerdeutscher Ort als Wohnsitz eingetragen ist, liegt offensichtlich ein Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip vor, da zum Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis ein Wohnsitz im Erteilungsstaat nicht gegeben war.

Daneben können unstreitbare Informationen des Erteilungsstaates herangezogen werden. Solche Informationen können über das Kraftfahrt-Bundesamt, die deutschen Auslandsvertretungen, die erteilenden Behörden oder die entsprechenden Ausländerbehörden des erteilenden Staates abgefragt werden. Zur Einholung dieser Informationen sind die Behörden des aufnehmenden Mitgliedsstaates nach Ansicht des Europäischen Gerichtshofes auch ausdrücklich befugt. Ebenfalls obliegt die Bewertung dieser Informationen dem aufnehmenden Mitgliedsstaat.

Zu beachten ist jedoch, dass nicht alle Mitgliedsstaaten ein mit Deutschland vergleichbares Melderegister kennen und daher die Genauigkeit und Verlässlichkeit im Rahmen der Bewertung dieser Informationen kritisch zu prüfen ist.

Sofern sich der Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip nicht aus dem Führerschein selbst ergibt, sind weitere Ermittlungen durch die Fahrerlaubnisbehörde bzw. Verfolgungsbehörde notwendig. Eine Prüfung vor Ort während einer Verkehrskontrolle dürfte insoweit nahezu unmöglich sein.

Hieraus ergibt sich folgendes Problem: Die fehlende Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland auf Grund einer EU-/EWR-Fahrerlaubnis ergibt sich nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts unmittelbar aus dem Normbefehl der §§ 28 Abs. 4 S. 1, 29 Abs. 3 S. 1 FeV, ohne dass es zur Herbeiführung dieser Rechtsfolge eines konstitutiv-wirkenden Verwaltungsaktes bedarf. Der Betroffene darf also bereits vom Zeitpunkt der Erteilung der EU-/EWR-Fahrerlaubnis

28 EuGH, Urteil v. 01.03.2012 – C-467/10, DAR 2012, 192

29 vgl. Anhang 1 Nr. 3 lit. d der Richtlinie 2006/126/EG

keinen Gebrauch von dieser Fahrerlaubnis innerhalb der Bundesrepublik Deutschland machen.<sup>30</sup>

Sofern darüber hinaus die Fahrerlaubnisbehörde entsprechend der §§ 28 Abs. 4 S. 2, 29 Abs. 3 S. 2 FeV einen feststellenden Verwaltungsakt erlässt, um die fehlende Berechtigung nochmals ausdrücklich festzustellen, tritt dieser Verwaltungsakt als eigenständiger Rechtsgrund neben den o. a. Normbefehl. Erlangt dieser Verwaltungsakt Bestandskraft, so darf ein Betroffener, unabhängig von der unionsrechtlichen Vereinbarkeit dieser verwaltungsbehördlichen Entscheidung, von seiner EU-/EWR-Fahrerlaubnis innerhalb der Bundesrepublik Deutschland keinen Gebrauch machen.<sup>31</sup>

### III. Harmonisierung der Erteilungsvoraussetzungen hinsichtlich der Eignung

Mit der 3. EU-Führerscheinrichtlinie sind die Fahrerlaubnisklassen sowie einige Voraussetzungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis harmonisiert worden.

Im nationalen Recht wird zwischen der Befähigung und Eignung unterschieden.<sup>32</sup> Im Bereich der Eignung erfolgt eine Unterscheidung zwischen der körperlichen, geistigen und charakterlichen Eignung.<sup>33</sup> Hierbei handelt es sich insgesamt um Erteilungsvoraussetzungen, die über § 46 Abs. 3 und 4 FeV auch nach der Erteilung der Fahrerlaubnis weiterhin für den Inhaber einer Fahrerlaubnis gelten.

Zur Befähigung gehören *»ausreichende Kenntnisse der beim Führen eines Kraftfahrzeugs zu beachtenden Vorschriften, der Gefahrenabwehr, technische Kenntnisse und Fertigkeiten zur sicheren Fahrzeugführung, sowie ausreichende Kenntnisse einer umweltbewussten und energiesparenden Fahrweise und die Fähigkeit zur Umsetzung dieser Kenntnisse im Verkehr«*.<sup>34</sup> Die Überprüfung dieser Kenntnisse erfolgt durch die theoretische und die praktische Prüfung.

Im Anhang II der Richtlinie 2006/126/EG sind unter 1. die *»Mindestanforderungen an die Fahrprüfungen«* und unter 2. die *»Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen beim Führen eines Kraftfahrzeugs«* festgelegt. Insoweit sind die Erteilungsvoraussetzungen hinsichtlich der Befähigung weitestgehend harmonisiert. Der nationale Gesetzgeber besitzt nur noch dahingehend Kompetenzen, die Dauer, Form und den genauen Inhalt der theoretischen und praktischen Ausbildung und Prüfung auf Grundlage dieser Vorgaben ins nationale Recht umzusetzen.

Die Eignung als zweiter elementarer Bereich der Erteilungsvoraussetzungen ist keine genormte, nachprüfbar Funktion im naturwissenschaftlichen Sinn, sondern das Intaktsein einer Summe biologischer Funktionen (körperliche und geistige

30 BVerwG, Urteil v. 25.08.2011 – 3 C 25.10

31 Nds. OVG, Beschluss v. 16.08.2018 – 12 ME 158/10

32 vgl. § 2 Abs. 2 StVG

33 Hentschel, 43. Auflage, § 2 StVG, Rz. 41

34 Hentschel, 43. Auflage, § 2 StVG, Rz. 72

Eignung) sowie das Vorliegen der persönlichen Zuverlässigkeit und sittlichen Reife (charakterliche Eignung).<sup>35</sup>

Im Anhang III der Richtlinie 2006/126/EG sind die »*Mindestanforderungen an die geistige und körperliche Tauglichkeit zum Führen eines Fahrzeugs*« definiert. Insoweit sind die Grundanforderungen an die geistige und körperliche Eignung harmonisiert.

Daneben kennt das nationale Recht noch den Bereich der charakterlichen Eignung. Dieser umfasst nach der o. a. Definition den Bereich der Eignung außerhalb der individuellen körperlichen und geistigen Gegebenheiten des Betroffenen. Hierzu zählt insbesondere die Fähigkeit und Bereitschaft sich an Gesetze und gesellschaftliche Regeln innerhalb und außerhalb des Straßenverkehrs zu halten.<sup>36</sup> Dies entspricht insoweit dem aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 Grundgesetz ableitbaren Schutzauftrag der Fahrerlaubnisbehörden, das Interesse der Allgemeinheit an der Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs zu wahren. Bei der Gesamtheit der Verkehrsgesetze handelt es sich um Mindestschutzvorschriften, um das allgemeine Risiko des Straßenverkehrs zu minimieren und zum Schutz höherrangiger Rechtsgüter wie Leben und körperliche Unversehrtheit.

Der gesamte Bereich der charakterlichen Eignung wird von der Richtlinie 2006/126/EG nicht erfasst und ist somit nicht harmonisiert. Jeder Mitgliedsstaat besitzt eigene unterschiedlich strenge Vorschriften zur charakterlichen Eignung. Dies betrifft sowohl den Umfang als auch den Inhalt.

Darüber hinaus ist eine eindeutige Zuordnung einzelner Mängel zu einem Eignungsbereich wie z. B. im Fall des Konsums von Betäubungsmitteln oder Alkohol und das Führen von Kraftfahrzeugen nicht immer zweifelsfrei möglich. Gerade im Bereich der Betäubungsmittel und des Alkohols kann es sich um einen charakterlichen aber auch körperlichen Eignungsmangel handeln.

Im Zusammenhang mit der Eignung ist es sinnvoll, auch die Diagnostik zur Überprüfung der Eignung zu harmonisieren. Im nationalen Recht gibt es im Wesentlichen 3 verschiedene Instrumente zur Überprüfung der Eignung:

1. Ärztliche (fachärztliche, verkehrs- oder rechtsmedizinische) Untersuchung<sup>37</sup>,
2. medizinisch-psychologische Untersuchung<sup>38</sup> und
3. Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers<sup>39</sup>.

Die Untersuchungen nach Nr. 1 und Nr. 3 dienen hauptsächlich zur Überprüfung der geistigen und körperlichen Eignung, während die Untersuchung nach Nr. 2 größtenteils der Überprüfung der charakterlichen Eignung dient. Die Untersuchungen nach 1 bis 3 können jedoch auch ergänzend zu einer anderen vorhergehenden Untersuchung nach Nr. 1 bis 3 herangezogen werden.

---

35 Hentschel, 43. Auflage, § 2 StVG, Rz. 67

36 Begutachtungs-Leitlinien, Kommentar, 2. Auflage, Kap. 3.14, S. 208

37 vgl. § 11 Abs. 2 FeV

38 vgl. § 11 Abs. 3 FeV

39 vgl. § 11 Abs. 4 FeV

Bei allen 3 Untersuchungsmethoden handelt es sich um umfassende und geeignete Instrumente zur Überprüfung und Beurteilung der Kraftfahreignung.

Grundlage für alle Untersuchungen bilden die Begutachtungs-Leitlinien, die Kommentierung zu den Begutachtungs-Leitlinien sowie die Beurteilungskriterien. Auf Basis dieser Vorgaben werden sämtliche Untersuchungen durchgeführt und Gutachten erstellt, um einheitliche Beurteilungsstandards zu gewährleisten.

Der Bereich der Eignungsüberprüfung garantiert durch bundesweite Standards gleiche Beurteilungen bei gleichen Sachverhalten, die (bisher nur inzident) einer gerichtlichen Überprüfung zugänglich sind. Daher hat sich diese Methodik in der Praxis bewährt und legt z. B. auch eine Übertragung auf andere Rechtsbereiche (z. B. das Waffenrecht) nahe. Insoweit drängt es sich geradezu auf, den Bereich der charakterlichen Eignung sowie den Gesamtbereich der Untersuchung und Beurteilung der Eignung zu harmonisieren.

#### IV. Lösungsansätze

Zur wirksamen Unterbindung des Führerscheintourismus sind verschiedene Lösungsansätze auf Unionsebene und auch nationaler Ebene denkbar.

Auf Ebene der EU/des EWR wäre zum einen eine erneute Änderung der Richtlinie 2006/126/EG möglich, die noch deutlicher die Ausnahme der gegenseitigen Anerkennungspflicht herausstellt und bereits im Art. 2 der Richtlinie 2006/126/EG die Einschränkung der gegenseitigen Anerkennung durch den Zusatz »die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine werden **vorbehaltlich der Einschränkungen dieser Richtlinie** gegenseitig anerkannt« festschreibt.

Darüber hinaus wäre die Dauer der Ablehnung der gegenseitigen Anerkennung in der Richtlinie selbst aufzunehmen. Ggf. ist eine Ermächtigungsgrundlage in der Richtlinie für die nationale Umsetzung ausreichend (vgl. z. B. die Tilgungsfristen in § 29 StVG).

Zum anderen ist aber auch die weitere Harmonisierung der Erteilungsvoraussetzungen (insbesondere charakterliche Eignung) inkl. der Beurteilungsinstrumente und -standards eine denkbare Lösungsmöglichkeit, die hilft, den Führerscheintourismus zumindest unattraktiver zu gestalten.

Auf nationaler Ebene sind hingegen nur solche Änderungen möglich, die im Einklang mit der Richtlinie 2006/126/EG und der dazu ergangenen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes stehen.<sup>40</sup> Hier kommt als einzige Alternative die Einführung (automatischer gesetzlicher) Sperren für die Erteilung einer Fahrerlaubnis im Fall der Entziehung und der Versagung einer Fahrerlaubnis in Betracht (s. II Nr. 1).<sup>41</sup>

40 EuGH, Urteil v. 12.01.2010 – C-341/08, NJW 2010, 587; BVerwG, Urteil v. 2503.2010 – 2 C 72.08, BVerwGE 136, 165

41 vgl. Plate/Hillmann, Schluss mit dem Führerscheintourismus – Ein Lösungsvorschlag, DAR 2014, 7 ff.

Würde man die aktuellen Tilgungsfristen des § 29 StVG für die Entziehung/Versagung einer Fahrerlaubnis zugrunde legen, käme man aktuell auf eine Sperrfrist von 15 Jahren (Tilgungsfrist von 10 Jahren gem. § 29 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVG, wobei die Frist gem. § 29 Abs. 5 StVG erst mit der (Neu)Erteilung der Fahrerlaubnis bzw. nach 5 Jahren beginnt).

Hierbei handelt es sich um eine wirksame Möglichkeit zur Unterbindung des Führerscheintourismus. In Ländern wie Frankreich oder Großbritannien gibt es bereits längere Sperren (z. B. 3 Jahre und mehr), die dort den Führerscheintourismus unterbinden.

Gleichzeitig ist es jedoch nicht erstrebenswert, Personen auf Grund langer gesetzlicher Fahrerlaubnissperren für 3, 5 oder 10 Jahre vom fahrerlaubnispflichtigen Straßenverkehr im Hinblick auf eine immer mobilere Gesellschaft mit zunehmenden Individualverkehr und im Hinblick auf große Flächenländer mit minimalstem öffentlichen Personennahverkehr auszuschließen. Daher kann die Einführung gesetzlicher Sperren nur mit der Einführung einer Möglichkeit, die Sperren vorzeitig aufheben zu lassen, einhergehen. Die Voraussetzungen für die Aufhebung der Sperre sollten inhaltsgleich mit den Voraussetzungen für die Erteilung (Nachweis von Eignung und ggf. Befähigung) einer Fahrerlaubnis sein, um den Aufwand für den Betroffenen und die Behörde so gering wie möglich zu halten. Auch hier wäre die Aufhebungsentscheidung inzident über die Ablehnung der Erteilung einer Fahrerlaubnis justiziabel und damit gerichtlichen Überprüfung zugänglich.

#### **Fazit:**

Ziel der Einführung automatischer gesetzlicher Sperren soll es sein, ungeeignete Personen von der fahrerlaubnispflichtigen Teilnahme am Straßenverkehr bis zur Wiederherstellung der Eignung und/oder Befähigung auszuschließen und den Führerscheintourismus auf Grund der Länge der Sperrfrist unattraktiv zu gestalten. Nur so kann das Interesse der Allgemeinheit an der Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs, welches die Fahrerlaubnisbehörde nachhaltig zu vertreten hat, gewährleistet werden.

## Europäischer Führerscheintourismus – Rechtsprechung des EuGH und nationale Rechtsgrundlagen

**Dietmar Zwerger**  
Vorsitzender Richter am Verwaltungsgericht  
München

### I. Problemstellung

Der Begriff des »Führerscheintourismus« umfasst im Regelfall die Konstellation, dass ein Fahrerlaubnisinhaber in seinem Aufenthaltsstaat die Fahrerlaubnis verloren hat und in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union (EU) eine Fahrerlaubnis erwirbt. Der Betroffene berührt sich dann in seinem Aufenthaltsstaat, in dem er seinen ordentlichen Wohnsitz hat, der Fahrberechtigung aus dieser Erlaubnis, und pocht auf die Pflicht zur gegenseitigen Anerkennung von Fahrerlaubnissen in der EU.

Da die Europäischen Führerschein-Richtlinien den Mitgliedstaaten nur Mindestvoraussetzungen für die Erteilung von Fahrerlaubnissen vorgeben, weichen die Erteilungsvoraussetzungen von Land zu Land ab. Zudem gibt es keinen systematischen Informationsaustausch der Führerscheinbehörden innerhalb der EU. Das weckt das Interesse, von u.U. erleichterten Erteilungsbedingungen in einem anderen Mitgliedstaat zu profitieren und dann z.B. in Deutschland – dem Wohnsitzstaat – von der Anerkennungspflicht innerhalb der EU zu profitieren<sup>1</sup>.

---

1 In der europarechtlichen Diktion – sowohl hinsichtlich der Rechtsgrundlagen wie der Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs – wird fast durchgängig der Begriff des »Führerscheins« verwendet. Dabei verschwimmt die Unterscheidung zwischen »Fahrerlaubnis« (der Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen) und Führerschein (die Berechtigung verkörperndes Dokument) im deutschen Recht. Für eine klare Darstellung werden die Begriffe »Fahrerlaubnis« und »Führerschein« nach dem deutschen Verständnis verwendet.

## II. Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zur gegenseitigen Anerkennung

### 1. Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung

Als tragender Grundsatz ist sowohl in Art. 1 Abs. 2 der Zweiten Führerschein-Richtlinie<sup>2</sup> wie Art. 2 Abs. 1 der Dritten Führerschein-Richtlinie<sup>3</sup> die gegenseitige Anerkennung der in einem Mitgliedstaat der EU ausgestellten Führerscheine verankert. Der EuGH betont diesen fundamentalen Grundsatz, indem er die Pflicht zur gegenseitigen Anerkennung als klare und unbedingte Verpflichtung benennt, die ohne jede Formalität oder weitere Voraussetzung zu erfolgen hat<sup>4</sup>. Ausnahmen hiervon sind eng auszulegen<sup>5</sup>. Die Pflicht zur gegenseitigen Anerkennung ist im deutschen Recht in § 28 Abs. 1 Satz 1 FeV festgeschrieben.

### 2. Wohnsitzprinzip

In Art. 7 Abs. 1b der Zweiten Führerschein-Richtlinie wie auch inhaltlich gleichlautend in Art. 7 Abs. 1e der Dritten Führerschein-Richtlinie ist festgelegt, dass Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis durch einen Mitgliedstaat der ordentliche Wohnsitz des Bewerbers in diesem Staat ist. Der ordentliche Wohnsitz in diesem Sinn ist in Art. 9 Abs. 1 der Zweiten Führerschein-Richtlinie wie gleichlautend in Art. 12 der Dritten Führerschein-Richtlinie dahingehend bestimmt, dass der Fahrerlaubnisinhaber an mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr dort wohnt, d.h. den Schwerpunkt seiner persönlichen (sowie u.U. auch seiner beruflichen) Bindungen dort hat bzw. dorthin verlegt<sup>6</sup>. Daher kann es nur einen ordentlichen Wohnsitz geben.

Der EuGH hat in mehreren Entscheidungen betont, dass ein Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip zur Ungültigkeit einer von einem Mitgliedsstaat erteilten Fahrerlaubnis mit Wirkung für die Vergangenheit führt<sup>7</sup>. Das gilt auch dann, wenn zuvor keine führerscheinrechtliche Maßnahme getroffen worden ist, die zu einer Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis in einem

2 Richtlinie 91/439/EWG vom 29.7.1991, ABl. I. 237/1 vom 24.8.1991.

3 Richtlinie 2006/126/EG vom 20.12.2006, ABl. I. 403/18.

4 EuGH, B. v. 6.4.2006, C-227/05, Rechtssache »Halbritter«, NJW 2006, 2173 = DAR 2006, 375.

5 EuGH, B. v. 6.4.2006, C-227/05, Rechtssache »Halbritter«, NJW 2006, 2173 = DAR 2006, 375 für die Zweite Führerschein-Richtlinie; EuGH, U. v. 26.4.2012, C-419/10, Rechtssache »Hofmann«, NJW 2012, 1935 = DAR 2012, 319 für die Dritte Führerschein-Richtlinie

6 Umsetzung in deutsches Recht in § 7 Abs. 1 FeV; vgl. BayVGh, B.v. 3.5.2012, 11 CS 11.2795, ZfS 2012, 416; Koehl in NK/GVR, 1. Auflage 2014, § 7 FeV Rn. 1. Zum Sonderfall des Wohnsitzes von Schülern und Studenten § 7 Abs. 2 und 3 FeV Zur Streitfrage, ob erst nach 185 Tagen Aufenthalt ein ordentlicher Wohnsitz begründet wird: BayVGh, B.v. 19.3.2013 – 11 CS 13.407 – 185 Tage müssen nicht erfüllt sein; a.A. NddsOVG, B.v. 12.11.2013 – 12 ME 188/13 – DAR 2014, 44; VGh BW, B.v. 7.7.2014 – 10 S 242/14 – BA 51 (2014), 287 – 185 Tage müssen erfüllt sein.

7 EuGH, U. v. 26.6.2008, C-329/06, Rechtssache »Wiedemann«, C-343/06, Rechtssache »Funk« NJW 2008, 2403; U. v. 26.6.2008, C-334/06, Rechtssache »Zerche«, C-335/06, Rechtssache Schubert, C-336/06, Rechtssache »Seuke«, DAR 2008, 459.



anderen Mitgliedstaat<sup>8</sup> geführt hat. Denn ohne die Einhaltung des Wohnsitzprinzips sei es dem ausstellenden Staat nicht möglich, die Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis zu prüfen. Diese Grundsätze gelten auch bei Anwendung der Dritten Führerschein-Richtlinie<sup>9</sup>. Auch wenn das Wohnsitzprinzip noch nicht in das nationale Recht des Ausstellerstaates umgesetzt war, ist es für die Gültigkeit einer Fahrerlaubnis in einem anderen Mitgliedstaat zu beachten<sup>10</sup>.

Dabei wird dieses Prinzip sehr streng angewendet, da sich die Fehlerhaftigkeit bei einer Erweiterung oder einem Umtausch fortsetzt: Wurde zunächst eine Fahrerlaubnis der Klasse B in einem Mitgliedstaat der EU unter Wohnsitzverstoß erteilt und später dort eine solche der Klasse C ohne Wohnsitzverstoß, muss auch die Fahrerlaubnis der Klasse C nicht anerkannt werden, da die Klasse C auf der Klasse B aufbaut<sup>11</sup>. Wird eine unter Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip in einem EU-Mitgliedstaat erteilte Fahrerlaubnis in einem anderen EU-Mitgliedstaat in eine gleichwertige Fahrerlaubnis umgetauscht, so führt der ursprüngliche Wohnsitzverstoß auch zur Ungültigkeit der aktuellen weiteren Fahrerlaubnis<sup>12</sup>.

Ein Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip darf nach der Rechtsprechung des EuGH nur aus dem Führerschein selbst oder anderen vom Ausstellermitgliedstaat herrührender unbestreitbarer Informationen abgeleitet werden. Eigene Angaben des Führerscheininhabers gegenüber Behörden oder Gerichten dürfen nicht verwertet werden, selbst wenn darin ein Wohnsitzverstoß eingeräumt wird<sup>13</sup>.

Aus dem Führerschein selbst folgt ein Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip, wenn dort (in Feld 8) ein Wohnsitz eingedruckt ist, der nicht im Ausstellerstaat gelegen ist. Vom Ausstellermitgliedstaat herrührende Informationen sind etwa Auskünfte des Gemeinsamen Zentrums der deutsch-tschechischen Polizei- und Zollzusammenarbeit<sup>14</sup> sowie aller Behörden des Ausstellerstaates (z.B. Melderegister oder Ausländerbehörden).

Unbestreitbar sind die Informationen, wenn sie von einer Behörde des Ausstellermitgliedstaates stammen und das Fehlen eines Wohnsitzes so sehr wahrscheinlich ist, dass kein vernünftiger, die Lebensverhältnisse klar überschauender Mensch noch zweifelt<sup>15</sup>.

8 Maßnahmen im Sinn von Art. 8 Abs. 2 der Zweiten Führerschein-Richtlinie bzw. Art. 11 Abs. 2 der Dritten Führerschein-Richtlinie.

9 EuGH, U. v. 1.3.2012, C-467/10, Rechtssache »Akyüz«, NJW 2012, 1341 = DAR 2012, 192.

10 BVerwG, U.v.11.12.2008, 3 C 26/07, BVerwGE 132, 315 = NJW 2009, 1689 = DAR 2009, 212; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 26 m. w. N.

11 EuGH, B. v. 22. November 2011, C-590/10, Rechtssache »Köppl«, NJW 2012, 2018 = DAR 2012, 198.

12 BayVGh, B. v. 10.12.2013, 11 CS 13.2166, NJW 2014, 1547.

13 Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 28.

14 BVerwG, U. v. 25.8.2011, 3 C 9/11, Blutalkohol 49 (2012), 53; B.v. 15.8.2013, 3 B 38/13, DAR 2013, 594.

15 OVG RhPf, U. v. 18.6.2010, 10 A 10411/10, Blutalkohol 47 (2010), 366; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 29; Koehl, DAR 2013, 241/245.

Die Behörden und Gerichte des späteren Aufenthaltsstaates dürfen bei den Behörden des Ausstellerstaates Auskünfte hinsichtlich der Umstände der Einhaltung des Wohnsitzprinzips einholen. Das darf aber nicht »ins Blaue hinein« erfolgen, sondern hängt mit Blick auf den gemeinschaftsrechtlichen Anerkennungsgrundsatz davon ab, dass ernstliche Zweifel an der Einhaltung dieses Prinzips bestehen<sup>16</sup>. Die Behörden und Gerichte des Aufnahmemitgliedstaates sind zu entsprechender Aufklärung nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet. Die vom Ausstellerstaat herrührenden Informationen stellen den Rahmen dar, innerhalb dessen die Gerichte des Aufnahmemitgliedstaates alle Umstände eines anhängigen Verfahrens berücksichtigen dürfen<sup>17</sup>. Dabei kann sich die Reichweite der Ermittlungen auch an der Mitwirkung des Führerscheininhabers ausrichten<sup>18</sup>.

Ist eine Fahrerlaubnis unter Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip erteilt worden, ist diese von Anfang an ungültig, ohne dass es eines die Ungültigkeit konstitutiv begründenden Bescheids der Behörden des Aufenthaltsstaates bedarf<sup>19</sup>. Das Bundesverwaltungsgericht eröffnet den nationalen Fahrerlaubnisbehörden aufgrund der von Anfang an bestehenden Ungültigkeit in den Fällen des Wohnsitzverstoßes die Möglichkeit, Eignungszweifeln nach nationalem Recht umfassend nachzugehen und auch unter diesem Gesichtspunkt die Anerkennung der Fahrerlaubnis abzulehnen<sup>20</sup>.

### 3. EU-Fahrerlaubniserteilung bei führerscheinrechtlichen Maßnahmen

Wird eine Fahrerlaubnis von einem Mitgliedstaat der EU während des Laufs einer zuvor verhängten Sperrfrist im Inland erteilt, ist diese Fahrerlaubnis im Inland nicht anzuerkennen. Das gilt auch nach Ablauf der Sperrfrist weiter; nach Ablauf dieser Frist vermittelt eine solche Fahrerlaubnis keine Fahrberechtigung<sup>21</sup>.

Die Nichtanerkennung gilt auch für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis in einem Mitgliedstaat der EU während eines im späteren Aufenthaltsstaat verhängten Fahrverbots<sup>22</sup>. Zur Nichtanerkennung führt auch, wenn sich bei der Erteilung einer Fahrerlaubnis eines Mitgliedstaates der zuvor im Aufenthaltsstaat ausgestellte Führerschein in amtlicher Verwahrung (Beschlagnahme) befand und später aufgrund desselben Sachverhalts die Fahrerlaubnis entzogen worden ist<sup>23</sup>.

16 BVerwG, U. v. 25.2.2010, 3 C 15/09, BVerwGE 136, 149 = NJW 2010, 1828 = DAR 2010, 340.

17 BayVGh, B. v. 03.5.2012, 11 CS 11.2795, ZfS 2012, 416; Koehl, DAR 2012, 446/449; Geiger, DAR 2014, 121/122.

18 BayVGh, U. v. 25.9.2012, 11 B 10.2427, NZV 2013, 259; Koehl, DAR 2013, 241/245; ders., DAR 2012, 446.

19 BVerwG, U. v. 25.8.2011, 3 C 25/10, BVerwGE 140, 256 = NJW 2012, 96 = DAR 2012, 96.

20 »Zugriffsrecht« BVerwG, U.v.11.12.2008, 3 C 26/07, BVerwGE 132, 315 = NJW 2009, 1689 = DAR 2009, 212.

21 EuGH, B. v. 3.7.2008, C-225/07, Rechtssache »Möginger«, NJW 2009, 207 = DAR 2008, 582.

22 EuGH, U. v. 20.11.2008, C-1/07, Rechtssache »Weber«, NJW 2008, 3767 = DAR 2009, 26.

23 EuGH, U. v. 13.10.2011, C-224/10, Rechtssache »Apelt«, NJW 2012, 369 = DAR 2011, 629.

Wie bei Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip setzt sich die Fehlerhaftigkeit einer solchen Fahrerlaubnis fort: Wird während einer laufenden Sperrfrist, eines Fahrverbots oder einer Beschlagnahme mit anschließendem Entzug eine Fahrerlaubnis der Klasse B in einem EU-Mitgliedstaat erteilt und nach Ablauf dieser Maßnahmen eine Fahrerlaubnis der Klasse D, so ist auch diese höherwertige Klasse nicht anzuerkennen. Denn eine (gültige) Fahrerlaubnis der Klasse B ist unabdingbare Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse D<sup>24</sup>.

Dagegen führt der Erwerb einer Fahrerlaubnis in einem anderen EU-Mitgliedstaat nach der bestandskräftigen Versagung der Erteilung einer Fahrerlaubnis im Inland nicht dazu, dass die Fahrerlaubnis des anderen EU-Mitgliedstaates nicht anzuerkennen ist. Denn durch die Sperrwirkung einer solchen Versagung hätte es dieser Mitgliedstaat in der Hand, dass die Nichterfüllung der im nationalen Recht statuierten Voraussetzungen dazu führen würde, die Anerkennung von Fahrerlaubnissen anderer EU-Mitgliedstaaten unbegrenzt zu verhindern. Der EuGH hat immer wieder betont, dass die Nichterfüllung der nationalen Voraussetzungen nicht dazu führen darf, die Anerkennung von Fahrerlaubnissen anderer EU-Mitgliedstaaten unbegrenzt zu verweigern<sup>25</sup>. Das widerspräche der aus den Führerschein-Richtlinien abzuleitenden Pflicht zur gegenseitigen Anerkennung, wenn die dort festgelegten Mindestanforderungen eingehalten sind<sup>26</sup>.

Die bestandskräftigen Versagung einer Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis ist der gerade genannten Konstellation zu vergleichen, weshalb auch in diesem Fall eine Anerkennung nicht verweigert werden darf<sup>27</sup>.

#### 4. Erteilung einer EU-Fahrerlaubnis als Zäsur

Aus den Entscheidungen des EuGH folgt, dass der Ausstellerstaat durch die Erteilung einer Fahrerlaubnis (und darauf aufbauend eines gültigen Führerscheins)<sup>28</sup> zum Ausdruck gebracht hat, dass die dortigen Voraussetzungen für die Erteilung vorgelegen haben. Diese Fahrerlaubniserteilung stellt eine zeitliche Zäsur dar, die es ausschließt, dass vor diesem Zeitpunkt verwirklichte Umstände von einem späteren Aufenthaltsstaat als Anlass für Fahrernunzweifel verwendet werden dürfen<sup>29</sup>.

24 EuGH, U. v. 13. Oktober 2011, C-224/10, Rechtssache »Apel«, NJW 2012, 369 = DAR 2011, 629.

25 So ausdrücklich: EuGH, U. v. 1.3.2012, C-467/10, Rechtssache »Akyüz«, NJW 2012, 1341, Rn. 57 ff. EuGH, U. v. 13. Oktober 2011, C-224/10, Rechtssache »Apel«, NJW 2012, 369 = DAR 2011, 629.

26 So ausdrücklich: EuGH, U. v. 1.3.2012, C-467/10, Rechtssache »Akyüz«, NJW 2012, 1341 = DAR 2012, 192, Rn. 57 ff.

27 Dauer, NJW 2012, 1345/1346; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 42; Koehl in NK/GVR, 1. Auflage 2014, § 28 FeV Rn. 35.

28 unter Beachtung des Wohnsitzprinzips.

29 grundlegend: EuGH, B. v. 6.4.2006, C-227/05, Rechtssache »Halbritter«, DAR 2006, 375; deutlich in EuGH, U. v. 1.3.2012, C-467/10, Rechtssache »Akyüz«, NJW 2012, 1341 = DAR 2012, 192, Rn. 42.

Dagegen dürfen Umstände, die zeitlich nach Erteilung einer Fahrerlaubnis durch einen anderen Mitgliedstaat verwirklicht wurden, zum Anlass von Eignungszweifeln durch einen späteren Aufenthaltsstaat genommen werden<sup>30</sup>. Das gilt zunächst für Einzeltatsachen, die für sich genommen die Fahreignung in Frage stellen, aber auch eine die Fahreignung in Zweifel ziehende erreichte Summe von Umständen: Als Beispiele sind etwa wiederholte Alkoholauffälligkeit (§ 13 Nr. 2 lit. b FeV), wiederholte Zuwiderhandlungen nach § 24a StVG (§ 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV) oder mehrfache Auffälligkeit außerhalb des Punktsystems (§ 11 Abs. 3 Satz 1 Nrn. 4 bis 7 FeV) zu nennen. Da es nur auf Summe ankommt, die zu Eignungszweifeln führt, dürfen einzelne Tatsachen, die vor Erteilung der EU-Fahrerlaubnis verwirklicht wurden und für sich genommen die Fahreignung nicht in Zweifel ziehen, bei Bildung der »Summe« mit verwendet werden.

Das Fehlverhalten nach Ausstellung der Fahrerlaubnis muss kein Fehlverhalten im Straßenverkehr sein, sofern das neu hinzugekommene Verhalten einen Bezug zu den zuvor verwirklichten Umständen hat<sup>31</sup>.

### III. Regelung in § 28 FeV

Die wesentliche Regelung im deutschen Recht betreffend die Inlandsgültigkeit von Fahrerlaubnissen aus EU–Staaten<sup>32</sup> oder EWR–Staaten<sup>33</sup> stellt § 28 FeV dar<sup>34</sup>. Dort ist die Gültigkeit für diejenigen Fahrerlaubnisinhaber geregelt, die **in Deutschland** ihren **ordentlichen Wohnsitz** haben, nachdem sie in einem anderen EU– oder EWR–Staat eine Fahrerlaubnis erhalten haben. Das ist der Fall, der in der Regel mit dem Begriff des »Führerschein-Tourismus« verbunden wird. Nach § 28 Abs. 1 Satz 1 FeV dürfen Inhaber einer EU– oder EWR–Fahrerlaubnis im Umfang ihrer Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland führen. Der Umfang ergibt sich aus § 28 Abs. 2 FeV, die Gültigkeitsdauer der Fahrerlaubnisse aus § 28 Abs. 3 FeV. Die Gültigkeit erfordert keinerlei Anerkennungsakt oder Umschreibung. Damit entsprechen § 28 Abs. 1 bis 3 FeV der Rechtsprechung des EuGH.

30 Hierzu ebenfalls grundlegend: EuGH, B. v. 6.4.2006, C-227/05, Rechtssache »Halbriiter«, NJW 2006, 2173 = DAR 2006, 375.

31 BVerwG, U. v. 28.6.2012, 3 C 30/11, NJW 2012, 3669 = DAR 2012, 595: Widerlegung der geltend gemachten Überwindung einer früheren Alkoholabhängigkeit vor EU-Fahrerlaubnis durch Alkoholisierung nach EU-Fahrerlaubnis.

32 Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, Ungarn, Zypern.

33 Island, Liechtenstein, Norwegen.

34 § 2 Abs. 11 StVG beinhaltet lediglich eine Verweisung auf die Regelungen der Fahrerlaubnis-Verordnung.

Die Fälle, in denen eine EU- oder EWR-Fahrerlaubnis nicht zu einer Fahrberechtigung im Inland führen, sind in § 28 Abs. 4 Satz 1 Nrn. 1 bis 9 FeV aufgelistet.

**1. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 FeV**

Keine Inlandsfahrberechtigung gilt für Inhaber von Lernführerscheinen oder sonstigen vorläufig ausgestellten Führerscheinen. Diese Regelung spielt in der Praxis kaum eine Rolle.

**2. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV**

Diese Vorschrift setzt das in der Rechtsprechung des EuGH statuierte Wohnsitzfordernis um. Die Norm wurde gerade geschaffen<sup>35</sup>, um die Rechtsprechung des EuGH im nationalen Recht nachzuzeichnen<sup>36</sup>. Aufgrund der nach Inkrafttreten der Regelung ergangenen Rechtsprechung des EuGH folgt die Inlandsungültigkeit einer unter Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip erteilten EU- oder EWR-Fahrerlaubnis auch dann, wenn zuvor keine führerscheinrechtliche Maßnahme gegen den Inhaber getroffen wurde<sup>37</sup>. Diese Vorschrift steht daher mit Europarecht in Einklang<sup>38</sup>.

**3. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV**

Die Vorschrift ist seit dem Inkrafttreten der Fahrerlaubnis-Verordnung zum 1. Januar 1999 unverändert geblieben<sup>39</sup>. Die durch die neuere Rechtsprechung des EuGH überholte Regelung<sup>40</sup> sollte nach dem Willen des Verordnungsgebers nach dem Inkrafttreten von Art. 11 Abs. 4 Satz 2 der Dritten Führerschein-Richtlinie wieder voll anwendbar sein, um den »Führerscheintourismus« zu bekämpfen<sup>41</sup>. Durch die Entscheidung des EuGH vom 26. April 2012, C-419/10, Rechtssache »Hofmann«<sup>42</sup>, ist geklärt, dass es sich bei Art. 11 Abs. 4 Satz 2 der Dritten Führerschein-Richtlinie nur um eine Rechtsfolgenverweisung handelt, die die vom EuGH in seiner

35 Art. 1 Nr. 4 lit. a) aa) der Dritten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 7. Januar 2009, BGBl I S. 29, Inkrafttreten 19. Januar 2009. Vorherige Fassung seit Inkrafttreten der Fahrerlaubnis-Verordnung: »2. die zum Zeitpunkt der Erteilung ihren ordentlichen Wohnsitz im Inland hatten, es sei denn, dass sie als Student oder Schüler im Sinn von § 7 Abs. 2 die Fahrerlaubnis während eines mindestens sechsmonatigen Aufenthalts erworben haben.«

36 Begründung zur Dritten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung, BR-Drs. 851/08, S. 5 f., 11.

37 EuGH, U. v. 19.5.2011, C-184/10, Rechtssache »Grasser«, NJW 2011, 3635 = DAR 2011, 385.

38 Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 31; Koehl in NK/GVR, 1. Auflage 2014, § 28 FeV Rn. 19.

39 Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18.8.1998, BGBl I S. 2214; inhaltlich gleich: Neubekanntmachung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13.12.2010, BGBl I. 1980.

40 Zur ursprünglichen, sehr knappen Begründung BR-Drs. 443/98, S. 284 f.

41 So ausdrücklich Begründung zur Zweiten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung, BR-Drs. 851/08, S. 7 f.

42 NJW 2012, 1935 = DAR 2012, 319.

Rechtsprechung konkretisierten Tatbestandsvoraussetzungen der Nichtanerkennung unberührt lässt. Hieraus wurde normtechnisch bislang keine Konsequenz gezogen.

§ 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV ist nach der Rechtsprechung des EuGH nur für die Konstellationen europarechtskonform, wenn während des Laufs einer gerichtlich verhängten Sperrfrist nach dem Entzug einer Fahrerlaubnis eine EU- oder EWR-Fahrerlaubnis erteilt wird, auch wenn von dieser erst nach Ablauf der Sperrfrist Gebrauch gemacht wird. Diesbezüglich sollte die Norm deutlicher formuliert werden. Die Regelung umfasst auch den vorläufigen Entzug nach § 111a StPO.

Wenn aufgrund von Umständen nach der Erteilung einer Fahrerlaubnis durch einen Mitgliedstaat diese im Inland entzogen oder eingeschränkt wird, ist das kein Fall dieser Norm. Denn die Ungültigkeit folgt nicht bereits aufgrund einer vorangegangenen Maßnahme, die mit einem Feststellungsbescheid erklärt werden könnte. Es ist vielmehr ein ausdrücklicher Aberkennungsbescheid aufgrund von Eignungsmängeln nach § 46 Abs. 1, 5 FeV zu erlassen. Das gilt ebenso für den Fall, dass die EU-/EWR-Fahrerlaubnis aufgrund eines Wohnsitzverstoßes nicht anzuerkennen ist und die Fahrerlaubnisbehörde nach nationalem Recht wegen Eignungszweifeln die Fahrerlaubnis entzieht<sup>43</sup>.

Die in § 28 Abs. 4 Satz Nr. 3 FeV weiter geregelten Varianten stehen nicht in Einklang mit der Rechtsprechung des EuGH und sind daher europarechtswidrig. Im Fall einer zuvor erfolgten Versagung der Erteilung einer Fahrerlaubnis bleibt dem Betroffenen nach dieser Vorschrift als einziger Weg zu einer Anerkennung der EU-/EWR-Fahrerlaubnis im Inland der Nachweis, dass die Gründe für den Entzug der Fahrerlaubnis nicht mehr bestehen (§ 28 Abs. 5 Satz 1 FeV). Damit wird die Erfüllung der nationalen Eignungsvorschriften des Ausstellerstaates zur Voraussetzung für die Anerkennung einer von einem anderen EU-/EWR-Staat erteilten Fahrerlaubnis gemacht, was europarechtlich unzulässig ist<sup>44</sup>. Die Norm ist daher nicht auf Fälle anwendbar, in denen die Erteilung einer Fahrerlaubnis versagt worden ist<sup>45</sup>. Das gilt aufgrund der gleichen Lage auch für die Ablehnung der Neuerteilung, ebenso für den Entzug durch eine Verwaltungsbehörde.

Ausgehend von diesem Gedanken ist eine Nichtanerkennung im Fall eines vorangegangenen Verzichts mit Europarecht nicht vereinbar, wenn ansonsten ein Entzug erfolgt wäre. Hier liegt bereits keine behördlich festgestellte Nichteignung vor. Ein Verzicht ist keine Maßnahme der Einschränkung, Aussetzung, Entziehung oder Aufhebung einer früheren Fahrerlaubnis<sup>46</sup>. Auch hier gilt, dass sonst der Mitgliedstaat,

43 BVerwG, U. v. 11.12.2008, 3 C 26/07, BVerwGE 132, 315 = NJW 2009, 1689 = DAR 2009, 212 («Zugriffsrecht»).

44 So ausdrücklich: EuGH, U. v. 1.3.2012, C-467/10, Rechtssache »Akyüz«, NJW 2012, 1341 = DAR 2012, 192.

45 Vgl. Dauer, NJW 2012, 1343/1344.

46 So auch Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 43; Dauer, NJW 2010, 2758/2760; a. A. VGH BW, B. v. 2.2.2009, 10 S 3323/08,

auf dessen Erlaubnis verzichtet wurde, auf diesem Weg seine führerscheinrechtlichen Regelungen für die Anerkennung an sich europaweit gültiger Fahrerlaubnisse zum Maßstab für die Inlandsgültigkeit machen könnte<sup>47</sup>. Auch die Rücknahme eines Antrags auf Wiedererteilung ist wohl entsprechend zu sehen<sup>48</sup>. Hierzu hat sich der EuGH bislang noch nicht ausdrücklich geäußert.

#### 4. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 FeV

Diese Regelung wurde mit der (ersten) Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung<sup>49</sup> eingefügt. Nach der Begründung<sup>50</sup> sollte der Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis davon im Inland keinen Gebrauch machen dürfen, wenn gegen ihn eine isolierte Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 des Strafgesetzbuches/StGB verhängt ist. Dadurch soll eine Gleichbehandlung mit Inhabern einer deutschen Fahrerlaubnis erfolgen. Auch wenn der Wortlaut dem entgegenstehen mag, so wird in der Rechtsprechung der deutschen Gerichte die Regelung entsprechend der Judikatur des EuGH<sup>51</sup> so verstanden, dass die Fahrberechtigung einer während der isolierten Sperrfrist erteilten ausländischen Fahrerlaubnis auch nach deren Ablauf nicht zur Fahrberechtigung führt<sup>52</sup>. Auch wenn in dieser Konstellation die Fahrerlaubnis nicht eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen wurde, wurde die Nichteignung doch rechtskräftig festgestellt. Daher ist diese Bestimmung als europarechtskonform anzusehen<sup>53</sup>.

Diese Regelung erfasst auch die Konstellation, dass nach Erwerb der ausländischen Fahrerlaubnis eine isolierte Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB verhängt wird<sup>54</sup>.

#### 5. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 5 FeV

Diese Norm (Nichtanerkennung bei Fahrverbot oder Beschlagnahme, Sicherstellung und Verwahrung des Führerscheins) war bereits in der ursprünglichen Fassung von

---

NZV 2009, 359; BayVGh, B.v. 12.12.2008, 11 CS 08.1396, juris; OLG Hamburg, B. v. 29.9.2011, 3–44/11 (REV), 3–44/11 (REV)–1 Ss 105/11, DAR 2011, 64; wohl BVerwG, U. v. 11.12.2008, 3 C 38/07, ZfS 2009, 233.

47 Vgl. hierzu EuGH, U. v. 1.3.2012, C-467/10, Rechtssache »Akyüz«, DAR 2012, 192.

48 Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 42.

49 Art. 1 Nr. 15 lit. b) aa) der Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 7. August 2002, BGBl I S. 3267, Inkrafttreten 1. September 2002.

50 BR-Drs. 497/02 S. 67 f.

51 EuGH: B. v. 3.7.2008, C-225/07, Rechtssache »Möginger«, NJW 2009, 207 = DAR 2008, 582.

52 BVerwG, U. v. 25.8.2011, 3 C 28/10, DAR 2012, 102; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 44.

53 BVerwG, U. v. 25.8.2011, 3 C 28/10, DAR 2012, 102; VGh BW, B.v. 18.11.2010, 10 S 1837/10, BA 48 (2011), 118 m. w. N. als »entzugsähnliche Maßnahme«; Koehl in NK/GVR, 1. Auflage 2014, § 28 FeV Rn. 37; mit Zweifeln: Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 45 m.w.N.

54 BVerwG, U. v. 13.2.2014, 3 C 1/13, BVerwGE 149, 74 = NJW 2014, 2214 = ZfS 2014, 296; Koehl in NK/GVR, 1. Auflage 2014, § 28 FeV Rn. 37.

§ 28 FeV<sup>55</sup> (als § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr.4 FeV) vorhanden. Durch die Rechtsprechung des EuGH<sup>56</sup> ist geklärt, dass diese Anordnung mit Europarecht in Einklang steht<sup>57</sup>.

#### 6. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 6 FeV

Diese Variante<sup>58</sup> setzt den in Art. 7 Abs. 5 der Zweiten Führerschein-Richtlinie wie Art. 7 Abs. 5 der Dritten Führerschein-Richtlinie festgelegten Grundsatz um, dass jede Person nur Inhaber eines Führerscheins sein kann. Ob allein der Besitz einer weiteren Fahrerlaubnis bei gleichzeitigem Besitz einer deutschen Fahrerlaubnis zu deren Nichtanerkennung führt, erscheint offen. Denn eine nach Art. 8 Abs. 4 der Zweiten Führerschein-Richtlinie wie Art. 11 Abs. 4 der Dritten Führerschein-Richtlinie zur Nichtanerkennung berechtigende Maßnahme der Einschränkung, der Aussetzung oder des Entzugs ist gerade nicht erfolgt. Auch wenn die Begründung für diese Norm auf die Entscheidungen des EuGH vom 3. Juli 2008, C-225/07, Rechtssache »Möginger« und vom 20. November 2008, C-1/07, Rechtssache »Weber« verweist<sup>59</sup>, ist dort kein Anhalt dafür zu finden, dass allein der Besitz einer weiteren EU-/EWR-Fahrerlaubnis im Verhältnis zu einer zuvor erteilten deutschen Fahrerlaubnis zur Ungültigkeit der später erteilten Erlaubnis führt<sup>60</sup>. Auch aus dem Urteil vom 19. Februar 2009, C-321/07, »Schwarz«, die die umgekehrte Konstellation zum Gegenstand hatte, lassen sich hierfür keine Gesichtspunkte ableiten: Ein Mitgliedstaat hatte eine Fahrerlaubnis erteilt und später dann noch der Aufenthaltsstaat eine weitere, die dann entzogen wurde. Der EuGH hat hierzu ausgeführt, dass die frühere Erlaubnis nicht zur Fahrberechtigung führe, da eine Eignungsprüfung nach dem Entzug durch den Aufenthaltsstaat nicht erfolgt ist<sup>61</sup>. Andererseits ist es nicht auszuschließen, dass das »Einführerscheinprinzip« vom EuGH denselben Stellenwert wie das »Wohnsitzprinzip« zuerkannt erhält mit der Folge, dass ein Verstoß hiergegen die Ungültigkeit einer später erteilten

55 Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18.8.1998, BGBl I S. 2214. Wurde zu § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 5 FeV mit Art. 1 Nr. 15 lit. b) bb) der Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 7. August 2002, BGBl I S. 3267, Inkrafttreten 1. September 2002.

56 EuGH, B. v. 28.9.2006, C-340/05, Rechtssache »Kremer, NJW 2007, 1863 = DAR 2007, 77; B. v. 3.7.2008, C-225/07, Rechtssache »Möginger«, NJW 2009, 207 = DAR 2008, 582; U. v. 20.11.2008, C-1/07, Rechtssache »Weber«, NJW 2008, 3767 = DAR 2009, 26.

57 Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 46.

58 Art. 1 Nr. 7 lit. a) cc) der Fünften Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 17. Dezember 2010, BGBl I S. 2279, Inkrafttreten 1. Januar 2011.

59 BR-Drs. 580/10, S. 26.

60 Die in Bezug genommenen Entscheidungen des EuGH hatten jeweils Sachverhalte zum Gegenstand, in denen zuvor eine Sperrfrist oder ein Fahrverbot verhängt worden war.

61 EuGH, U. v. 20.11.2008, C-321/07, »Schwarz«, juris Rn. 95 ff, DAR 2009, 191.



Fahrerlaubnis begründen würde<sup>62</sup>. Eine Entscheidung des EuGH liegt hierzu aber gerade nicht vor<sup>63</sup>. Es ist daher nicht nachvollziehbar, warum der deutsche Normgeber hier ein Regelungsbedürfnis gesehen hat.

#### 7. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 7 FeV

Mit dieser Norm<sup>64</sup> wird die Nichtanerkennung von Fahrerlaubnissen von Drittstaaten geregelt, die in eine Fahrerlaubnis eines EU-/EWR-Staates umgetauscht wurde. Diese Variante ist eine Reaktion auf eine »Nische« zur Verschaffung einer Fahrberechtigung. Art. 8 Abs. 6 Satz 3 der Zweiten Führerschein-Richtlinie bzw. Art. 11 Abs. 6 Satz 3 der Dritten Führerschein-Richtlinie hätten auch eine weitergehende nationale Regelung über die Nichtanerkennung ermöglicht.

In der ersten Alternative folgt die Nichtanerkennung für alle in eine EU-/EWR-Fahrerlaubnisse umgetauschten Erlaubnisse von Drittstaaten, die nicht in Anlage 11 zur Fahrerlaubnis-Verordnung aufgeführt sind. In der Begründung der Norm wird nicht angegeben, warum gerade die Fahrerlaubnisse von in Anlage 11 zur Fahrerlaubnis-Verordnung genannten Staaten, die in europäische Fahrerlaubnisse umgetauscht wurden, von der Nichtanerkennung ausgenommen werden<sup>65</sup>. Es mag damit eine Entsprechung zu § 31 FeV erfolgen, wonach eine deutsche Fahrerlaubnis auf der Grundlage einer in Anlage 11 zur Fahrerlaubnis-Verordnung aufgeführten Fahrerlaubnis unter geringerem Prüfungsaufwand erteilt wird, da bei den dort genannten Staaten eine in etwa mit der deutschen Ausbildung vergleichbare Fahrausbildung angenommen wird<sup>66</sup>.

Der Geltungsausschluss in der zweiten Alternative für gefälschte Führerscheine, die in eine europäische Fahrerlaubnis umgetauscht werden, gilt dagegen umfassend, d.h. ohne Ausnahme für die in Anlage 11 genannten Staaten<sup>67</sup>. Insoweit kann diese Regelungsvariante als Reaktion auf eine Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs<sup>68</sup> gesehen werden. Dort war ein total gefälschter philippinischer Führerschein in eine ungarische Fahrerlaubnis umgetauscht worden. Unter Hinweis darauf,

---

62 Vgl. zum Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip: EuGH, U. v. 19.5.2011, C-184/10, Rechtsache »Grasser«, NJW 2011, 3635 = DAR 2011, 385.

63 Ebenso: Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 47.

64 Art. 1 Nr. 8 lit. c der Siebten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 26. Juni 2012, BGBl I S. 1394, Inkrafttreten 30. Juni 2012.

65 BR-Drs. 245/12, S. 28; Vgl. auch Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 48.

66 So die Begründung zu § 31 FeV, BR-Drs. 497/02, S. 70.

67 Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 49.

68 BayVGh, B. v. 3.5.2011, 11 C 10.2938, DAR 2011, 425 mit kritischer Anmerkung Geiger für den prüfungsfreien Umtausch eines totalgefälschten philippinischen Führerscheins in eine ungarische Fahrerlaubnis.

dass die Bundesrepublik Deutschland von der entsprechenden Regelungsmöglichkeit keinen Gebrauch gemacht hatte, wurde dort noch von einer grundsätzlichen Anerkennungspflicht ausgegangen.

#### **8. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 8 FeV**

Diese Regelung<sup>69</sup> geht ebenfalls auf die Berechtigung zur Nichtanerkennung von in EU-/EWR-Fahrerlaubnisse umgetauschte Fahrerlaubnisse von Drittstaaten zurück (Art. 8 Abs. 6 Satz 3 der Zweiten Führerschein-Richtlinie bzw. Art. 11 Abs. 6 Satz 3 der Dritten Führerschein-Richtlinie). Diese Variante setzt einen Verstoß gegen das »Wohnsitzprinzip« bei Erteilung einer umgetauschten Drittstaaten-Fahrerlaubnis oder EU-/EWR-Fahrerlaubnis um<sup>70</sup>. Sie steht daher in Einklang mit der Rechtsprechung des EuGH und ist europarechtskonform.

#### **9. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 9 FeV**

Die mit der Zehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2014 (BGBl I S. 348) aufgenommene Regelung (Inkrafttreten: 1.5.2014) soll die Rechtsprechung des EuGH zur Ungültigkeit der Fahrerlaubnis einer an sich beanstandungsfrei erteilten höherwertigen Klasse, die auf einer nicht anzuerkennenden Fahrerlaubnis einer niedrigeren Klasse aufbaut, umsetzen<sup>71</sup>. Im Grundsatz hat der EuGH zwar entschieden, dass sich ein Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip<sup>72</sup> oder bei Erteilung einer Fahrerlaubnis während laufender Sperrfrist<sup>73</sup> betreffend die niedrigere Klasse sich bei an sich beanstandungsfreier Erteilung einer höheren Klasse fortsetzt. Allerdings ist der Verweis auf § 28 Abs. 4 Satz 1 Nrn. 1 bis 8 FeV rechtlich nur haltbar, soweit die Anwendung dieser Vorschriften mit Europarecht in Einklang steht.

#### **10. § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV**

Auch die in § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV festgelegte Regelung<sup>74</sup>, dass die Nichtanerkennung nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nrn. 3 und 4 FeV nur anzuwenden ist, solange die

---

69 Art. 1 Nr. 8 lit. c der Siebten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 26. Juni 2012, BGBl I S. 1394, Inkrafttreten 30. Juni 2012.

70 Vgl. auch Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 50.

71 BR-Drs. 78/14, S. 58; siehe auch Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 51.

72 EuGH, B. v. 22.11.2011, C-590/10, Rechtssache »Köpl«, NJW 2012, 2018 = DAR 2012, 198.

73 EuGH, U. v. 13.10.2011, C-224/10, Rechtssache »Apelt«, NJW 2012, 369 = DAR 2011, 629.

74 Art. 1 Nr. 4 lit. a) bb) der Dritten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 7. Januar 2009, BGBl I S. 29, Inkrafttreten 19. Januar 2009.

entsprechenden Maßnahmen im Fahreignungsregister eingetragen und nicht nach § 29 StVG getilgt sind, ist wohl mit Europarecht wie mit Verfassungsrecht nicht vereinbar.

Nur dann, wenn eine EU-/EWR-Fahrerlaubnis während der Dauer einer Sperrfrist erteilt worden ist, bleibt sie auch nach Ablauf der Sperrfrist ungültig<sup>75</sup>. Wird eine EU-/EWR-Fahrerlaubnis jedoch nach Ablauf einer Sperrfrist erteilt, ist sie von den anderen Mitgliedstaaten der EU vorbehaltlos und ohne jede Formalität anzuerkennen<sup>76</sup>. Eine Nichtanerkennung einer solchen Fahrerlaubnis über die verhängte Sperrfrist hinaus ohne nationale Zuerkennungsentscheidung<sup>77</sup> – was § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV vorsieht – widerspricht der vom EuGH unterstrichenen unbedingten Anerkennungspflicht<sup>78</sup>. Darüber hinaus dürfte die Anknüpfung an die Eintragung im Fahreignungsregister, der der Gedanke der Bewährung zugrunde liegt, unverhältnismäßig sein. Das verkennt die Begründung für diese Regelung<sup>79</sup>, die allein auf das vom EuGH statuierte Verbot einer unbegrenzten Verweigerung der Anerkennung abstellt. Zudem führt § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV zu einer nicht gerechtfertigten Ungleichbehandlung bei der Neuerteilung einer deutschen Fahrerlaubnis nach vorangegangenem Entzug im Verhältnis zur Anerkennung einer EU-/EWR-Fahrerlaubnis nach vorangegangenem inländischem Entzug. Eine deutsche Fahrerlaubnis ist nach Ablauf der Sperrfrist zu erteilen, wenn die Voraussetzungen für deren Erteilung vorliegen (§ 20 Abs. 1 FeV). Eine von einem Mitgliedstaat der EU (unter Einhaltung der Vorgaben durch die Führerschein-Richtlinien) erteilte Fahrerlaubnis wird nach § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV ohne Zuerkennungsentscheidung nach § 28 Abs. 5 Satz 1 FeV erst nach Ablauf der Tilgungsfrist anerkannt, die bis zu zehn Jahren betragen kann (§ 29 Abs. 1 Satz 2 StVG). Stellt der Betroffene einen solchen Antrag, wird geprüft, ob die Gründe für den Entzug nicht mehr bestehen. Eine solche weitere Prüfung widerspricht der Pflicht zur unbedingten gegenseitigen Anerkennung der Fahrerlaubnisse. Denn die gegenseitige Anerkennungspflicht von Fahrerlaubnissen innerhalb der EU hat voraussetzungslos und ohne jede Formalität zu erfolgen<sup>80</sup>. Es liegt ja eine Fahrerlaubnis – allerdings eines Mitgliedstaates der EU – vor.

75 EuGH, B. v. 3.7.2008, C-225/07, Rechtssache »Möginger«, NJW 2009, 207 = DAR 2008, 582.

76 Vgl. bereits: EuGH, B. v. 6.4.2006, C-227/05, Rechtssache »Halbritter«, NJW 2006, 2173 = DAR 2006, 375.

77 Zuerkennungsentscheidung nach § 28 Abs. 5 Satz 1 FeV, vgl. Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 61.

78 BVerfG, B. v. 22.9.2011, 2 BvR 947/11, BVerfGK 19, 74 = DAR 2012, 14; OVG RhPf, B.v. 17.2.2010, 10 B 11351/09, NJW 2010, 2825 = DAR 2010, 406; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 53; a.A. BayVGH, B. v. 21.12.2009, 11 CS 09.1791, DAR 2010, 103; vgl. Koehl in NK/GVR, 1. Auflage 2014, § 28 FeV Rn. 43; OLG HH, B. v. 29.9.2011, 3 – 44/11 (REV), 3 – 44/11 (REV) – 1 Ss 105/11, DAR 2011, 647.

79 BR-Drs. 851/08, S. 12.

80 So schon: EuGH, B. v. 6.4.2006, C-227/05, Rechtssache »Halbritter«, NJW 2006, 2173 = DAR 2006, 375.

Damit erfolgt eine nicht gerechtfertigte Ungleichbehandlung, die auch aufgrund der unterschiedlichen Fristen unverhältnismäßig ist<sup>81</sup>. Die zusätzlich geforderte Zuerkennungsentscheidung nach § 28 Abs. 5 Satz 1 FeV stellt eine solche europarechtswidrige Voraussetzung im nationalen Recht dar.

Für die Sonderkonstellation, dass eine isolierte Sperrfrist nach der Erteilung einer EU-/EWR-Fahrerlaubnis verhängt worden ist, mag das ausnahmsweise anders zu beurteilen sein. Denn hier sind die Umstände, die Fahreignungszweifel begründen, nach Erteilung der EU-/EWR-Fahrerlaubnis verwirklicht worden<sup>82</sup>.

#### IV. Regelung in § 29 FeV

In dieser Norm ist die Berechtigung geregelt, die Fahrerlaubnisse vermitteln, die durch andere Staaten erteilt worden sind, wenn die Fahrerlaubnisinhaber keinen ordentlichen Wohnsitz im Sinn von § 7 FeV in Deutschland besitzen (§ 29 Abs. 1 Satz 1 FeV). Diese Bestimmung gilt auch für Inhaber von EU-/EWR-Fahrerlaubnissen, da insoweit keine Differenzierung zwischen Inhabern dieser Fahrerlaubnisse und Fahrerlaubnissen, die von Drittstaaten erteilt wurden, getroffen ist<sup>83</sup>. Da die Pflicht zur Anerkennung von Fahrerlaubnissen anderer EU-Mitgliedstaaten unabhängig davon ist, ob deren Inhaber im Aufenthaltsstaat einen ordentlichen Wohnsitz begründet oder nicht, gelten die Grundsätze für die gegenseitige Anerkennung und deren Ausformung in der Rechtsprechung des EuGH auch in diesen Fällen ohne Wohnsitzbegründung im Aufenthaltsstaat.

In § 29 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 FeV ist – kongruent zu § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 FeV – der Ausschluss der Fahrberechtigung bei Lernführerscheinen und anderen lediglich vorläufig ausgestellten Führerscheinen geregelt.

§ 29 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2a FeV setzt für EU-/EWR-Fahrerlaubnisse das Wohnsitzprinzip um. Diese Regelung entspricht § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV und ist europarechtlich unproblematisch.

§ 29 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 FeV entspricht wörtlich der in § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV getroffenen Regelung. Die europarechtlichen Bedenken hinsichtlich dieser Norm gelten für § 29 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 FeV entsprechend.

§ 29 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 und Nr. 5 FeV haben ihre Entsprechung in § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 und Nr. 5 FeV. Hinsichtlich dieser Fallvarianten bestehen keine europarechtlichen Einwände.

§ 29 Abs. 3 Satz 3 FeV statuiert – wie § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV –, dass der Ausschluss der Fahrberechtigung von EU-/EWR-Fahrerlaubnissen in den Fällen des

81 BVerfG, B. v. 22.9.2011, 2 BvR 947/11, BVerfGK 19, 74 = DAR 2012, 14; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 28 FeV Rn. 53 f.

82 So: BVerwG, U. v. 13.2.2014, 3 C 1/13, BVerwGE 149, 74 = NJW 2014, 2214 = ZfS 2014, 296.

83 Dauer in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, § 29 FeV Rn.8.

§ 29 Abs. 3 Satz 1 Nrn. 3 und 4 FeV so lange gilt, als die dort genannten Maßnahmen im Fahreignungsregister eingetragen und nicht nach § 29 StVG getilgt sind. Zwar kann in solchen Fällen das Recht, von der Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, auf Antrag erteilt werden, wenn die Gründe für die Entziehung nicht mehr bestehen. Damit ist inhaltlich eine mit § 28 Abs. 4 Satz 3, § 28 Abs. 5 Satz 1 FeV gleichlautende Regelung getroffen, die ganz erheblichen europä- wie auch verfassungsrechtlichen Bedenken unterliegt.

## V. Derzeit anhängiges Verfahren beim EuGH: C-260/13 »Aykul«<sup>84</sup>

Zur Zeit ist beim EuGH ein Vorabentscheidungsverfahren anhängig, in dem es um die Frage geht, ob einer deutschen Fahrerlaubnisbehörde die Befugnis zukommt, einem nicht im Bundesgebiet wohnenden Unionsbürger die EU-/EWR-Fahrerlaubnis zu entziehen, womit der Betroffene von dieser in Deutschland keinen Gebrauch machen darf<sup>85</sup>. Das betrifft die Fallgestaltung, dass Eignungsbedenken nach den Regeln des Aufenthaltsstaates aufgrund von Umständen nach Erteilung der EU-/EWR-Fahrerlaubnis verwirklicht wurden. Hätte der Fahrerlaubnisinhaber einen Wohnsitz im Aufenthaltsstaat, dürfte die Führerscheinbehörde dieses Staates den Eignungszweifeln nach nationalem Recht nachgehen und auch die Gültigkeit der Fahrerlaubnis in diesem Land aberkennen. Denn die maßgeblichen Umstände wurden nach Erteilung der EU-/EWR-Fahrerlaubnis verwirklicht. Nach der Rechtsprechung des EuGH steht in diesen Fällen die Erteilung einer Fahrerlaubnis durch einen anderen EU-Mitgliedstaat der Geltendmachung von Eignungszweifeln nach nationalem Recht nicht entgegen<sup>86</sup>. Das Verwaltungsgericht Augsburg<sup>87</sup> hat hierzu entschieden, dass unter Berufung auf Art. 8 Abs. 2 der Zweiten Führerschein-Richtlinie nur die Behörden des Mitgliedstaates des ordentlichen Wohnsitzes zu einer Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung einer EU-/EWR-Fahrerlaubnis berechtigt wären. Dieses Gericht hat damit die sachliche Zuständigkeit der Behörden des Aufenthaltsstaates, in dem kein ordentlicher Wohnsitz besteht, für solche Maßnahmen verneint.

Das Verwaltungsgericht Sigmaringen betont in seinem Vorlagebeschluss an den EuGH<sup>88</sup>, dass ein effektiver Schutz vor der Teilnahme fahruneigneter Personen

84 Verfahren C-260/13, Rechtssache »Aykul«, mündliche Verhandlung hat am 19.6.2014 stattgefunden.

85 VG Sigmaringen, B. v. 30.4.2013, 4 K 133/13, DAR 2013, 410 – Vorlagebeschluss; vgl. auch Geiger, DAR 2014, 121/122.

86 EuGH, B. v. 6.4. 2006, C-227/05, Rechtssache »Halbriiter«, NJW 2006, 2173 = DAR 2006, 375; U. v. 1.3.2012, C-467/10, Rechtssache »Akyüz«, NJW 2012, 1341 = DAR 2012, 192, Rn. 42.

87 VG Augsburg, B. v. 18.7.2012, Au 7 S 12.801, juris, auszugsweise abgedruckt bei VG Sigmaringen, B. v. 30.4.2013, 4 K 133/13, DAR 2013, 410.

88 VG Sigmaringen, B. v. 30.4.2013, 4 K 133/13, DAR 2013, 410.

auch in einem solchen Fall durch die Behörden des Aufenthaltsstaates erreicht werden müsste. Auch nach mehr als 20 Jahren seit Inkrafttreten der Zweiten Führerschein-Richtlinie sei weder das europäische Fahrerlaubnisrecht harmonisiert noch Informationspflichten und Reaktionszeiten der Mitgliedstaaten geregelt. Wäre allein der Ausstellerstaat zu entsprechenden Maßnahmen gegenüber einer EU-/EWR-Fahrerlaubnis befugt, hätten diese Punkte spätestens in der Dritten Führerschein-Richtlinie geregelt werden müssen, um eine effektive Reaktion gegenüber ungeeigneten Fahrerlaubnisinhabern sicherzustellen. Beiden Fällen lagen Eignungszweifel aufgrund von Cannabiskonsum zugrunde.

Der Generalanwalt hält das Vorgehen der nationalen Verkehrsbehörden des Staates, in dem der Betreffende keinen ordentlichen Wohnsitz unterhält, dort aber von der Fahrerlaubnis Gebrauch macht, in einem solchen Fall von der Regelung in Art. 11 Abs. 4 Unterabsatz 2 der Dritten Führerschein-Richtlinie für gedeckt. Denn Art. 11 Abs. 4 Unterabsätze 1 und 3 der Dritten Führerschein-Richtlinie, in denen der Ausstellerstaat tätig werde, seien vom Anwendungsbereich des Art. 11 Abs. 4 Unterabsatz 2 der Dritten Führerschein-Richtlinie zu trennen. Diese Norm bezwecke auch eine strengere Regelung als die Vorschrift des Art. 8 Abs. 2 der Zweiten Führerschein-Richtlinie<sup>89</sup>.

Die Entscheidung des EuGH bleibt abzuwarten.

Es ist zu bezweifeln, ob damit ein zahlenmäßig ins Gewicht fallender neuer Problembereich des »Führerscheintourismus« zu besorgen ist<sup>90</sup>. Denn der »Führerscheintourismus« ist – wie oben dargestellt – dadurch gekennzeichnet, dass sich ein Betroffener nach Entzug in einem Land die Fahrerlaubnis eines anderen EU-Mitgliedstaates verschafft und seinen gewöhnlichen Wohnsitz in das vorherige Aufenthaltsland zurückverlegt (oder den Wohnsitz dort behalten hatte). Die Variante, dass eine Person ihren Wohnsitz in einen anderen EU-Mitgliedstaat verlegt, dort eine Fahrerlaubnis erwirbt und unter Beibehaltung dieses Wohnsitzes häufiger in dem früheren Aufenthaltsstaat ein Kraftfahrzeug führt, dürfte aufgrund der dauerhaften Verlegung des Lebensmittelpunkts eher selten anzutreffen sein. Das dürfte nur Regionen betreffen, die unmittelbar an andere EU-Mitgliedstaaten grenzen.

---

89 Schlussanträge des Generalanwalts Yves Bot vom 4.9.2014, Rn. 82 ff., abrufbar im Internet über [www.curia.europa.eu](http://www.curia.europa.eu).

90 So als Fazit auch: Koehl, NZV 2015, 7/12.

## VI. Ergebnis

Die nationale Regelung zur Inlandungültigkeit von EU-/EWR-Fahrerlaubnissen ist in § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 und entsprechend Nr. 9 FeV sowie in § 29 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 FeV europarechtswidrig, soweit der Entzug durch eine Verwaltungsbehörde als Tatbestand genannt ist. Hinsichtlich der Versagung und einem Verzicht dürfte das ebenfalls gelten.

§ 28 Abs. 4 Satz 3 FeV wie auch § 29 Abs. 3 Satz 3 FeV sind ebenfalls europarechtswidrig und unterliegen auch erheblichen verfassungsrechtlichen Zweifeln.

Bei § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 6 FeV ist zweifelhaft, ob diese Norm europarechtskonform ist.

§ 28 Abs. 4 Satz 1 Nrn. 1, 2, 4, 5, 7, 8 und 9 (soweit nicht auf die europarechtswidrigen Bestimmungen Bezug genommen ist) FeV stehen ebenso wie § 29 Abs. 3 Satz 1 Nrn. 1, 2, 4 und 5 FeV mit Unionsrecht in Einklang.

Der Verordnungsgeber sollte die europarechtswidrigen Normen der unionsrechtlichen Lage anpassen, um für die Rechtsanwender eine in Einklang mit der europäischen Rechtslage stehende nationale Regelung bereit zu halten. Da es sich nicht um ein förmliches Gesetz handelt, ist eine Änderungsverordnung mit überschaubarem Aufwand umsetzbar. So lange sind die nicht in Einklang mit dem Grundgesetz stehenden Regelungen der Fahrerlaubnis-Verordnung nicht anzuwenden<sup>91</sup>. Soweit Regelungen der Fahrerlaubnis-Verordnung europarechtlichen Richtlinien widersprechen, dürfen auch sie nicht angewendet werden<sup>92</sup>.

---

91 Jarass in Jarass/Pieroth, GG, 13. Auflage 2014, Art. 20 Rn. 41a; Schmidt in Eyermann, VwGO, 14. Auflage 2014, § 47 Rn. 7.

92 EuGH, U.v. 12.1.2010 – C-341/08 – NJW 2010, 587; BVerwG, U.v. 25.03.2010 – 2 C 72/08 – BVerwGE 136, 165.





## Automatisiertes Fahren und Recht

**Prof. Dr. jur. Dr. phil. Eric Hilgendorf**

**Lehrstuhl für Strafrecht, Strafprozessrecht, Rechtstheorie, Informationsrecht und Rechtsinformatik, Julius-Maximilians-Universität Würzburg**

Der Anregung, auf dem 53. Verkehrsgerichtstag in Goslar ein Referat über »Automatisiertes Fahren und Recht« zu halten, bin ich gerne nachgekommen, auch wenn das Thema so viele Rechtsfragen aufwirft, dass sie kaum alle in einem einzelnen Vortrag angemessen behandelt werden können. Die nachfolgenden Darlegungen beschränken sich deshalb auf einen Überblick.\*

### 1. Zur Terminologie

Beachtung verdient zunächst der Sprachgebrauch: während in den Massenmedien meist von dem »Roboterauto« oder von »selbstfahrenden« Fahrzeugen die Rede ist, finden sich in der Fachliteratur<sup>1</sup> und im Sprachgebrauch der Hersteller Begriffe wie »assistiertes«, »smartes« oder »pilotiertes« Fahren. In der eher grundlagenorientierten Literatur scheint die Rede vom »autonomen« bzw. »teil-autonomen« Fahren am verbreitetsten zu sein. Die BAST schließlich hat vorgeschlagen, von »automatisiertem Fahren« zu sprechen und mehrere Automatisierungsstufen zu unterscheiden: »Driver only«, »assistiert«, »teilautomatisiert«, »hochautomatisiert« und »vollautomatisiert«.<sup>2</sup>

Terminologische Fragen sind wichtig, wenn man wissen möchte, über was man eigentlich spricht. Andererseits ist die technische Entwicklung so sehr in Bewegung, dass es von vornherein verfehlt erscheinen würde, sozusagen über Definitionen zu

---

\* Für den Druck wurde die Vortragsfassung beibehalten, aber durch Fußnoten ergänzt und aktualisiert.

- 1 Siehe vor allem Köhler/Wollschläger, Die digitale Transformation des Automobils, 2014; Laglstorfer, Die Zukunft des intelligenten Automobils, 2013; Meyer/Beiker (Hg.), Road Vehicle Automation, 2014; Rubinyi (Hg.), The Car in 2035. Mobility Planning For the Near Future, 2013; Siebenpfeiffer (Hg.), Vernetztes Automobil, 2014.
- 2 Gasser u.a., Rechtsfolgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung. Gemeinsamer Schlussbericht der Projektgruppe, 2012, S. 9 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Fahrzeugtechnik, Heft F 83).

versuchen, sie in bestimmte Schubläden zu pressen. Bei näherem Hinsehen lassen sich denn auch gegen alle genannten Definitionsvorschläge Einwände erheben:

Gegen den Ausdruck »automatisiertes Fahren« spricht, dass im Straßenverkehr schon seit der Abschaffung der Pferdekutschen fast nur noch automatisierte Fahrzeuge unterwegs sind. Die Rede von einem »automatisierten Automobil« erscheint deshalb als Pleonasmus. Ein »autonomes System« ist ein solches technisches System, das im Einzelfall Probleme intelligent bewältigen kann, ohne auf menschlichen Input angewiesen zu sein.<sup>3</sup> Damit werden die juristisch relevanten Eigenheiten der hier in Frage stehenden Systeme, etwa Bremsspurhalte-Systeme und Staufahrassistenten,<sup>4</sup> im Grundsatz gut erfasst. Problematisch am Begriff des »autonomen« bzw. »teil-autonomen« Fahrens ist allerdings die Nähe zu Themen der künstlichen Intelligenz auf der einen Seite, der klassischen deutschen Philosophie auf der anderen Seite. »Autonom« im philosophischen Sprachgebrauch ist derjenige, der zur Selbstgesetzgebung fähig ist.<sup>5</sup> Dieses klassische Begriffsverständnis passt auf moderne PKW nicht. In ähnlicher Weise haben auch Begriffe wie »pilotiertes«<sup>6</sup> und »assistiertes« Fahren Vor-, aber auch Nachteile.

Im Folgenden soll trotz einiger Vorbehalte dem Sprachgebrauch des Verkehrsgerichtstags Folge geleistet werden, wo von »automatisiertem Fahren« die Rede ist. Um Missverständnisse zu vermeiden, muss jedoch ein Punkt schon hier klargestellt werden: Definitionen sind für sich genommen nicht in der Lage, Rechtsfragen zu lösen. Man kann also aus einer bestimmten Definition von automatisiertem Fahren oder einer Stufe des automatisierten Fahrens keinesfalls ohne weiteres Rechtspflichten oder andere Rechtsfolgen herleiten. Erst wenn der Gesetzgeber an eine bestimmte Definition Rechtsfolgen knüpft, wird diese rechtlich relevant.

## 2. Konvergenz der Technologien

Die Fortschritte des automatisierten Fahrens lassen sich kaum eindeutig von den Fortschritten in anderen Technologiebereichen abgrenzen. Dazu gehören insbesondere Gebiete wie die Robotik bzw. Autonomik, die Sensortechnologie und schließlich ganz allgemein die Fortschritte in der Informations- und Kommunikationstechnologie.<sup>7</sup>

3 Häußling, Techniksoziologie, 2014, 89.

4 Überblick in: Der Spiegel Wissen Nr. 4/2014. Das Auto von Morgen. Wie futuristische Technik unser Leben verändert, 2014; vgl. auch die Beiträge zum Titelthema »Assistenzsysteme« in: Automobiltechnische Zeitschrift (ATZ) 2014, Heft 02, S. 10 ff., und zum Titelthema »Sicher und automatisiert. Moderne Assistenzsysteme« in: ATZ 2015, Heft 01, S. 14 ff.; ferner die Artikel zu »Techniktrends bei Nutzfahrzeugen. Assistenz und Telematik«, in: ATZ 2014, Heft 09, S. 10 ff.

5 Ein derartiges Verständnis des Konzepts von »Autonomie« wird in aller Regel auf den Philosophen Kant zurückgeführt.

6 Die Rede vom »pilotierten« Fahren greift die Parallele zum Flugverkehr auf, wo ja autonome Systeme seit vielen Jahren im Einsatz sind, bemerkenswerterweise ohne dass dort, über Einzelstimmen hinaus, Zweifel an der Zulässigkeit dieser Technik vorgebracht wurden. In jüngster Zeit scheint sich dies zu ändern.

7 Hilgendorf, Recht und autonome Maschinen – ein Problemaufriss, in: Hilgendorf/

Rechtliche Analysen und Bewertungen in diesen Feldern können deshalb oft *mutatis mutandis* auf die Probleme des automatisierten Fahrens übertragen werden.<sup>8</sup> Der Konvergenz der Technologien entspricht eine Konvergenz der Themen: Die Diskussion über autonome Systeme und ihre Rechtsfragen im Allgemeinen umfasst auch die Rechtsprobleme automatisierter Fahrzeuge. In denselben Zusammenhang gehören aber auch Schlagworte wie »Industrie 4.0«, »Smart City«<sup>9</sup> und »Smart Home« sowie, als neueste Entwicklung, die Erforschung der Möglichkeiten einer »Predictive User Experience«. Darunter versteht man Versuche, menschliche Bedürfnisse und menschliches Verhalten in einer Weise vorauszusagen, dass das Computersystem zum vorausschauenden und fürsorglichen Partner des Menschen wird.<sup>10</sup>

Die zentralen Charakteristika des bevorstehenden technischen Wandels im Straßenverkehr lassen sich in vier Begriffen umschreiben: *Automatisierung* (weitgehende Unabhängigkeit von menschlicher Einflussnahme), *Vernetzung* (barrierefreier Informationsaustausch im gesamten Netz), *Fürsorglichkeit* (das technische System kennt Präferenzen des Nutzers und spricht sie eigeninitiiert an) und *Ubiquität* (die entsprechende Technik ist – nahezu – überall verfügbar). Der Straßenverkehr wird damit Teil des »*Internet der Dinge*«. <sup>11</sup>

### 3. Vor- und Nachteile des automatisierten Straßenverkehrs

Bevor die rechtlichen, und insbesondere die verfassungsrechtlichen, Probleme der Einwicklung hin zu automatisierten Fahrzeugen behandelt werden, erscheint es schließlich zweckmäßig, kurz einen Blick auf die Vor- und Nachteile der neuen PKW zu werfen.

Bei den Vorteilen ist zunächst die erhöhte Sicherheit im Straßenverkehr zu nennen: Experten gehen davon aus, dass bis zu 90 % der Verkehrsunfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen sind.<sup>12</sup> Durch den vermehrten Einsatz autonomer Systeme in PKW ließe sich die Zahl der Verkehrstoten wohl entscheidend verringern. Ein weiterer Aspekt, der für autonome PKW spricht, ist die Gewinnung neuer Mobilitätschancen für Alte und Behinderte, ein Gesichtspunkt, der in der Diskussion

---

Hötitzsch (Hg.), Das Recht vor den Herausforderungen der modernen Technik. Beiträge der 1. Würzburger Tagung zum Technikrecht im November 2013, 2015, S. 14 f.

8 Dies gilt etwa für die Arbeiten zum Querschnittsthema »Recht und funktionale Sicherheit in der Autonomik«, welche im Rahmen des vom BMWi in den Jahren 2010 – 2013 geförderten Projekts »Autonomik« durchgeführt wurden, dazu [www.autonomik.de](http://www.autonomik.de).

9 Umfassend dazu Kaczorowski, Die smarte Stadt – Den digitalen Wandel intelligent gestalten, 2014.

10 Näher <http://next.mercedes-benz.com/pux-de>. Siehe auch Kuri, Technik denkt mit. Mit dem autonomen Auto ins intelligente Haus, in: *ct* 2015, Heft 4, S. 92 ff.

11 Hilgendorf, Recht und autonome Maschinen (Fn. 7), S. 15.

12 Wachenfeld/Winner, Der Sicherheitsnachweis für autonome Fahrzeuge, in: Hilgendorf/Hötitzsch/Lutz (Hg.), Rechtliche Aspekte der Fahrzeugautomatisierung. Beiträge der 2. Würzburger Tagung zum Technikrecht im Oktober 2014, 2015, S. 53 weisen darauf hin, dass die Zahlenangaben je nach Quelle streuen.

häufig vernachlässigt wird. Der demographische Wandel führt dazu, dass immer mehr ältere Menschen am Verkehr teilnehmen wollen. Autonome Systeme sind in hervorragender Weise geeignet, altersbedingte Handicaps abzumildern oder ganz auszugleichen und so diesen Menschen die Möglichkeit von Mobilität zu erhalten. Es ist sogar zu erwarten, dass mittels der neuen Fahrzeuge Menschen wieder mobil werden können, die bisher gezwungen waren, in ihren Wohnungen zu bleiben.<sup>13</sup>

Weitere Gesichtspunkte, die für das automatisierte Fahren sprechen, sind ein verbesserter Umweltschutz, die Möglichkeit eines rationellen Umgangs mit Ressourcen, also vor allem ein geringerer Energieverbrauch, die Förderung der Leichtigkeit des Verkehrs, vor allem in Ballungsräumen, ein Zugewinn an Bequemlichkeit und Freiheit beim Fahren, Zeitgewinn und schließlich die Möglichkeit neuer Geschäftsmodelle, zum Beispiel in Form von Car-Sharing- Konzepten. Gerade der letztgenannte Gesichtspunkt zeigt, dass das automatisierte Fahren auch ein gewaltiges wirtschaftliches Potenzial birgt.<sup>14</sup>

Auf der Negativseite ließe sich zunächst an die Kosten der neuen Technik denken, welche sich aber, allen bisherigen Einschätzungen nach, für den Verbraucher durchaus in Grenzen halten werden. Sobald entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge in Massenproduktion gehen können, werden die Zusatzkosten kaum mehr ins Gewicht fallen. Wesentlich ernster ist ein anderer Gesichtspunkt zu nehmen, den man als »Entmündigung des Fahrers« beschreiben könnte: Die Verwendung automatisierter Systeme führt dazu, dass vom Menschen immer weniger Entscheidungen abverlangt werden. In einem Land wie Deutschland, in welchem das Autofahren auch und vielleicht sogar vor allem mit »Freizeit« und »Sport« verbunden wird, wo von »Fahrspaß« oder »Freude am Fahren« die Rede ist, ist dieser Gesichtspunkt durchaus von Bedeutung. Das selbstfahrende Fahrzeug könnte deshalb auf viele Fahrer wie eine Spaßbremse wirken. Man wird den damit angedeuteten Problemen aber Rechnung tragen können, wenn die neuen Systeme zumindest teilweise übersteuerbar ausgestaltet werden, so dass eine Rückschaltung in den »klassischen« sportlichen Fahrmodus (vor allem außerhalb der Ballungsräume) möglich bleibt.

Ein weiterer Gesichtspunkt, der frühzeitig berücksichtigt werden sollte, ist der mögliche Zwang zur Anpassung an technische Vorgaben. In einer humanen Rechtsordnung dient die Technik dem Menschen, und nicht umgekehrt.<sup>15</sup> Problematisch ist ferner die Gefahr einer Abhängigkeit von Monopolanbietern, insbesondere im Hinblick auf die verwendete Software. Gerade weil der Straßenverkehr zu einem Teil des Internet der Dinge wird, besteht die Gefahr, dass die bisher schon das Netz

---

13 Die Idee einer Würzburger Forschungsstelle RobotRecht ([www.robotrecht.de](http://www.robotrecht.de)) entstand aus Anlass einer Auseinandersetzung mit den rechtlichen Problemen eines automatisierten, selbstfahrenden Rollstuhls, der am Würzburger Lehrstuhl für Informatik VII (Prof. Schilling) entwickelt worden war.

14 Näher dazu etwa die in Fn. 1 genannte Arbeit von Laglstorfer; umfassend Proff (Hg.), *Radikale Innovationen in der Mobilität*, 2014.

15 Hilgendorf, *Humanismus und Recht – Humanistisches Recht? Eine erste Orientierung*. In: Horst Groschopp (Hg.), *Humanismus und Humanisierung*, 2014, S. 36 ff. (55).

dominierenden US-Anbieter wie Google, Facebook und andere auch die Kommunikation innerhalb und zwischen den Fahrzeugen dominieren und einseitig die Standards setzen könnten. Eine solche Entwicklung wäre nicht bloß wirtschaftlich, sondern auch mit Blick auf die Verbraucherinteressen durchaus zweischneidig.<sup>16</sup>

Das meiner Ansicht nach derzeit größte Problem, welches mit der Einführung automatisierter PKW verbunden ist, ist die erheblich zunehmende *Sabotageanfälligkeit* der neuen Fahrzeuge. Die PKW der Zukunft werden nicht isoliert, sondern vernetzt unterwegs sein und etwa Informationen über das Straßengeschehen, aber auch über das Wetter oder allgemeine Nachrichten aus der cloud beziehen. Aber auch mit der Infrastruktur der Straße bzw. der »Smart City«, in welcher sie sich bewegen, werden die Fahrzeuge kommunizieren. Zu nennen ist schließlich die Kommunikation der PKW und LKW untereinander. Derartige Kommunikationsnetze sind offensichtlich für Hacker außerordentlich interessant. Das Geschehen im Straßenverkehr läuft damit Gefahr, in den Bereich der Internetkriminalität hineingezogen zu werden. Die damit verbundenen Probleme sind gewaltig.<sup>17</sup>

#### 4. Verfassungsrechtliche Vorgaben

Die wichtigsten Rechtsfragen, die derzeit im Zusammenhang mit dem automatisierte Fahren diskutiert werden, beziehen sich auf die Zulassung und den Betrieb automatisierter Fahrzeuge, auf zivilrechtliche Haftungsfragen, die strafrechtliche Verantwortung, die Providerhaftung, den Datenschutz und schließlich auf das Versicherungsrecht. Den genannten Problemstellungen in gewisser Weise vorgeordnet sind die verfassungsrechtlichen Grundlagen. Da dieses Thema bislang in der Literatur kaum behandelt wurde, seien dazu zunächst einige Anmerkungen erlaubt.

Neue Technologien finden im Grundgesetz, jedenfalls was den Verfassungswortlaut angeht, kaum Erwähnung. Immerhin dürfte unstrittig sein, dass die Forschungsfreiheit, Art. 5 Abs. 3 Grundgesetz, auch die Erforschung neuer Fahrzeugtechniken abdeckt. Herstellung und Vertrieb sind unter anderem durch Art. 12 Abs. 1 und Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz geschützt. Insofern gilt für automatisierte Fahrzeuge nichts anderes als für andere Technologien auch.<sup>18</sup>

Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts bilden die Grundrechte in ihrer Gesamtheit eine »objektive Wertordnung«, die nicht nur als Auslegungshilfe

---

16 Die Existenz mehrerer großer, miteinander konkurrierender Unternehmen wirkt sich in der Regel für den Verbraucher günstig aus. Dies ändert sich, wenn ein Unternehmen eine Monopolstellung erlangt. Die Rechtsordnung sieht eine Reihe von Instrumenten vor, die dies verhindern sollen, angefangen vom Kartellrecht bis hin zur Möglichkeit einer Enteignung.

17 Immerhin hat das Thema »Cybersecurity« in den letzten Jahren vermehrte Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Umfassende Nachweise dazu finden sich auf den Seiten des Bundesamts für Sicherheit in der Informationstechnik, <https://www.bsi.bund.de>.

18 Näher Hilgendorf, Teilautonome Fahrzeuge und das Recht. Verfassungsrechtliche Vorgaben und rechtspolitische Herausforderungen, in: Hilgendorf/Höflich/Lutz (Hg.), Beiträge der 2. Würzburger Tagung zum Technikrecht (Fn. 12), S. 15 ff.

dienen kann, sondern auch staatliche Pflichten erzeugt.<sup>19</sup> So ist der Staat etwa verpflichtet, die körperliche Unversehrtheit und das Leben seiner Bürgerinnen und Bürger zu schützen. Daraus lässt sich herleiten, dass der Staat gehalten ist, solche Technologien, die nachweisbar zum Schutz von grundrechtlich geschützten Rechtsgütern beitragen, zu fördern oder sie zumindest nicht unnötig zu behindern. Dazu gehört auch eine *technikfreundliche Auslegung* der entsprechenden Bestimmungen, sofern die infrage stehenden Techniken geeignet sind, die genannten Grundrechtsgüter zu schützen – was im Falle des automatisierten Fahrens unstrittig zu sein scheint.

Gegen neue Technologien wird in Deutschland gerne das Prinzip der Menschenwürde ins Feld geführt. Es wäre jedoch verfehlt, Art. 1 Grundgesetz dadurch zu trivialisieren, dass man die Menschenwürdegarantie als Deckmantel für Forschungs- und industriepolitischen Konservatismus missbraucht. Die Menschenwürdegarantie ist vielmehr sehr eng auszulegen, um sie nicht durch inflationären Gebrauch zur kleinen Münze herabzustufen. Folgt man diesen Prämissen, so lassen sich aus der Menschenwürdegarantie keinerlei Bedenken gegen das automatisierte Fahren herleiten. Im Gegenteil: der Zugewinn an Mobilität für Ältere und Behinderte ist gerade unter Aspekten der Menschenwürde sehr positiv einzuschätzen.

Fraglich ist, welche Folgerungen sich aus dem »*Grundrecht auf Fortbewegungsfreiheit*« für das automatisierte Fahren herleiten lassen.<sup>20</sup> Es braucht hier nicht entschieden zu werden, ob es sich überhaupt um ein eigenständiges Grundrecht handelt; unstrittig dürfte sein, dass die Fortbewegungsfreiheit auf Straßen grundrechtlich Schutz genießt. Eingriffe in diese Freiheit bedürfen deshalb eines legitimen Grundes und müssen geeignet und erforderlich sein, um die gesetzgeberische Zielsetzung zu erreichen. Man könnte argumentieren, mit der Einführung automatisierter Fahrzeuge in den Straßenverkehr seien Nachteile für die Fahrer noch nicht automatisierter Fahrzeuge verbunden, so dass deren grundrechtlich geschützte Rechte tangiert würden. Ohne nähere Begründung scheint jedoch auch dieses Argument wenig überzeugend, zumal die Einführung hochautomatisierter Fahrzeuge erst langsam beginnt.

Gelegentlich wird argumentiert, automatisiertes Fahren könne gegen das *Schuldprinzip* verstoßen.<sup>21</sup> Auch dies erscheint jedoch weit hergeholt. Das Schuldprinzip besagt, dass Grundlage jeder Strafe die Schuld des Täters ist und dass darüber hinaus die Strafe durch die Schuld des Täters begrenzt wird.<sup>22</sup> In dieser Fassung genießt das Schuldprinzip sogar Verfassungsrang. Gegen das Prinzip würde es verstoßen, Maschinen strafen zu wollen; dies wird jedoch bislang nicht ernsthaft gefordert. Die

19 Seit BVerfGE 7, 198 ff. (Lüth-Urteil) st. Rspr.; umfassend Dietlein, Die Lehre von den grundrechtlichen Schutzpflichten, 2. Aufl. 2005.

20 Ronellenfitsch, Die Verkehrsmobilität als Grund- und Menschenrecht. Betrachtungen zur »zirkulären« Mobilität in der Europäischen Union, in: Jahrbuch des öffentlichen Rechts der Gegenwart, Bd. 44 (1996), S. 167 ff. (182 f.).

21 So einige mündliche Diskussionsbeiträge im Vorfeld des VGT 2015.

22 BVerfGE 9, 167 (169), 95, 96 (131); BGHSt 2, 194 (200); Hilgendorf/Valerius, Strafrecht Allgemeiner Teil, 2013, § 6 Rn. 1.

Einführung automatisierter Systeme in PKW könnte dazu führen, dass die Zahl der eindeutig einem Menschen zurechenbaren Straftaten zurückgeht; darin liegt jedoch keineswegs ein Verstoß gegen das Schuldprinzip.<sup>23</sup>

Insgesamt ist festzuhalten, dass der Blick auf die Verfassung keine Gesichtspunkte geliefert hat, die gegen die Zulassung automatisierten Fahrens auf deutschen Straßen sprechen würden. Im Hinblick auf die beträchtlichen Vorteile, die die neue Technik verspricht, wird man sogar von einer Verpflichtung des Staates ausgehen müssen, die neuen Technologien zu fördern. Dies kann nicht zuletzt durch eine technikfreundliche Auslegung des geltenden Rechts geschehen. Aber auch de lege ferenda sollte berücksichtigt werden, dass der Gesetzgeber sinnvolle technische Entwicklungen nicht behindern, sondern unterstützen sollte und dazu u.U. sogar verfassungsrechtlich verpflichtet ist. Gute rechtliche Rahmenbedingungen können sogar einen *Wettbewerbsvorteil* im internationalen Konkurrenzkampf darstellen, wenn sich die Herkunftsbezeichnung »Made in Germany« mit der Vorstellung einer verbraucher- und umweltfreundlichen, in besonderem Maße »menschengerechten« Technikregulierung verbinden ließe.

### 5. Rechtsfragen der Zulassung und des Betriebs

Ein großes Problemfeld im einfachen Recht betrifft die Zulassung und den Betrieb automatisierte Fahrzeuge. Bis vor kurzem wurde das *Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr* aus dem Jahr 1968<sup>24</sup> als wesentliche Hürde für automatisiertes Fahren angesehen. In der Tat finden sich dort vor allem in Art. 8 und Art. 13 Formulierungen, die die Ansicht vertretbar erscheinen ließen, zulässig seien nur Fahrzeuge, die von einem menschlichen Fahrer gefahren werden. Außerdem ist mehrfach (Artt. 8 und 13) von der »Kontrolle« des Fahrers über sein Fahrzeug die Rede, was ebenfalls als Argument gegen das automatisierte Fahren herangezogen wurde.<sup>25</sup>

Im Frühjahr 2014 wurden Änderungen des Wiener Übereinkommens beschlossen, die dazu führen, dass jedenfalls die Zulassung automatisierter Fahrzeuge bis hin zur Stufe der Hochautomatisierung rechtlich möglich ist.<sup>26</sup> Inwieweit das Verhaltensrecht durch diese Änderungen betroffen ist, ist nicht ganz klar; richtigerweise wird man davon ausgehen können, dass das Wiener Übereinkommen in seiner neuen Fassung einer Änderung der Verhaltenspflichten in der StVO, bezogen auf automatisierte

23 Andernfalls würden auch andere Formen von Kriminalitätsvermeidung via Prävention gegen den Schuldgrundsatz verstoßen, ein offenbar abwegiger Gedanke.

24 Die aktuelle Fassung ist zu finden unter <https://www.ris.bka.gv.at/Bund>.

25 Zusammenfassung bei Geissl, *Automatisiertes Fahren – Vereinbarkeit des technisch Machbaren mit geltendem Recht*, in: *Recht – Automobil – Wirtschaft*. Sonderausgabe des Betriebs-Berater 2013, S. 20 ff; Hötitzsch/May, *Rechtliche Problemfelder beim Einsatz automatisierter Systeme im Straßenverkehr*, in: Hilgendorf (Hg.), *Robotik im Kontext von Recht und Moral*, 2014, S. 189 ff.; 192 ff.; Lutz, *Anforderungen an Fahrerassistenzsysteme nach überstaatlichem Recht*, in: *Beiträge der 1. Würzburger Tagung zum Technikrecht* (Fn. 7), S. 171 ff.

26 Lutz, *Autonome Fahrzeuge als rechtliche Herausforderung*, in: *NJW* 2015, S. 119 ff., 123.

Fahrzeuge, jedenfalls nicht im Wege stünde.<sup>27</sup> Zu beachten ist jedoch, dass das Wiener Übereinkommen keine unmittelbare Wirkung für deutsche Autofahrer besitzt, sondern erst durch die Straßenverkehrsordnung (und andere nationale Regelungen) umgesetzt werden muss. Solange eine derartige Änderung nicht erfolgt ist, bleibt das deutsche Verhaltensrecht unverändert.

Verfehlt wäre es, aus den verschiedenen Definitionen des automatisierten Fahrens auf eine Änderung der Rechtslage schließen zu wollen. So haben zwar die von der BASt vorgeschlagenen und auch am Runden Tisch des Verkehrsministeriums diskutierten Definitionen der verschiedenen Automatisierungsstufen den Vorteil, den Sprachgebrauch zu klären.<sup>28</sup> Darüber hinaus sind sie aber offenkundig rechtlich weitgehend irrelevant und vermögen insbesondere nicht die Verhaltens – und Sorgfaltspflichten beim automatisierten Fahren zu verändern. Dass dieses Missverständnis überhaupt auftreten konnte, zeigt, dass die Formulierungen teilweise missglückt sind. So meint die Aussage, beim automatisierten Fahren »müsse« ein bestimmtes Verhalten erfolgen, nicht, dass hier eine Rechtspflicht festgelegt wurde; vielmehr handelt es sich nur um einen technischen Imperativ, der sich auch so formulieren ließe: wenn man ein Fahrzeug der Automatisierungsstufe XY im Verkehr sicher bewegen will, dann muss dieses oder jenes Verhalten gezeigt werden. Eine BASt-Arbeitsgruppe ist für die Festlegung von Verhaltensrecht bzw. zur Festlegung von Sorgfaltspflichten in Form von Definitionen überhaupt nicht zuständig. Bis zu einer Änderung der StVO bleiben also insbesondere fahrfremde Nebentätigkeiten in PKW grundsätzlich unzulässig.<sup>29</sup>

## 6. Die zivilrechtliche Haftung

Ein zweites großes Problemfeld im einfachen Recht eröffnet sich hinsichtlich der zivilrechtlichen Haftung. Die einschlägigen Normen sind vor allem § 823 BGB, das Produkthaftungsgesetz, § 7 StVG und § 18 StVG. Die Gefährdungshaftung des § 7 StVG ist vom Automatisierungsgrad des Fahrzeugs unabhängig. Im Zuge der technischen Entwicklung dürfte es zu einer Verlagerung der Haftung weg vom Fahrer hin zum Hersteller (der automatisierten Systeme) kommen. Dies spricht dafür, die Regelung zur Haftungshöchstgrenze in § 12 StVG zu überdenken. Das Thema wird von Claudia May (ADAC) behandelt und ist nicht Gegenstand meines Vortrags.<sup>30</sup> Größeren gesetzgeberischen Handlungsbedarf sehe ich jedenfalls nicht.

27 So auch Lutz, ebenda. Dort auch zur ECE-Regel 79.

28 Siehe oben I. Ausführlich Gasser, Die Veränderung der Fahraufgabe durch Fahrerassistenzsysteme und kontinuierlich wirkende Fahrzeugautomatisierung, in: DAR 2015, S. 6 ff.

29 Dazu auch die entsprechenden Beschlüsse des Goslaer Verkehrsgerichtstages 2015 (in diesem Band).

30 Vgl. dazu ihren Beitrag im vorliegenden Band, außerdem Lutz, NJW 2015 (Fn. 26), S. 119 ff.



## 7. Das Strafrecht

Auch im Strafrecht hält sich der Änderungsbedarf in engen Grenzen. Aus dem Kernstrafrecht relevant sind etwa die §§ 222, 229 StGB, § 212 StGB sowie § 315c StGB. Aus dem Ordnungswidrigkeitenrecht ist vor allem an die §§ 24 StVG und 49 StVO zu denken. Neue Straftatbestände sind auf absehbare Zeit nicht erforderlich.<sup>31</sup>

Die Fahrlässigkeit haftung dürfte auch im Zusammenhang mit automatisiertem Fahren die größte Rolle spielen. In diesem Zusammenhang ist erneut vor dem Fehlschluss zu warnen, aus Definitionen des automatisierten Fahrens Rückschlüsse auf die im Einzelfall einschlägigen Verhaltensanforderungen ziehen zu wollen.<sup>32</sup> Was im Einzelfall rechtlich an Sorgfalt gefordert war, entscheidet das zuständige Gericht.

Dies bedeutet, dass es zwar technisch bald möglich sein wird, die Kontrolle über das Fahrzeug zumindest teilweise abzugeben; andererseits werden die Fahrer weiterhin Sorgfaltsanforderungen unterliegen, welche von den Gerichten festgesetzt werden. Es ist davon auszugehen, dass erst dann, wenn automatisierte Fahrzeuge über einen längeren Zeitraum hinweg weitgehend fehlerfrei gefahren sind, die Anforderungen an die Fahrersorgfalt allmählich herabgesetzt werden.<sup>33</sup> Das hierin liegende »Kontrolldilemma« (technisch ist die Abgabe der Kontrolle möglich, juristisch bleibt sie vorgeschrieben)<sup>34</sup> ließe sich allerdings durch ein Tätigwerden des Gesetzgebers abmildern.

Damit der Fahrer sein Verhalten dem Fahrmodus anpassen kann, muss er den Automatisierungsgrad des Fahrzeugs jederzeit erkennen können. Problematisch ist, dass die neuen Fahrzeuge in der Praxis nicht einfach insgesamt einem bestimmten Automatisierungsgrad zuzuordnen sind, sondern zahlreiche technische Systeme beinhalten, die jeweils für sich unterschiedliche Automatisierungsgrade aufweisen können. Dies liegt zum einen daran, dass unterschiedliche Systeme verbaut werden, zum anderen daran, dass der Fahrer einzelne Systeme übersteuern (sprich: abschalten) kann. So mag die Lichtanlage vollautomatisiert funktionieren, der Spurhalteassistent auf teilautomatisiert gestellt und der Einparkassistent ganz ausgeschaltet sein, weil der Fahrer der Überzeugung ist, Einparken könne immer noch er besser als das Bordsystem. Auch aus diesem Grund sind die BASt-Definitionen, die pauschal von Automatisierungsgraden eines ganzen Fahrzeugs sprechen,<sup>35</sup> möglicherweise irreführend.

31 Immerhin könnte man argumentieren, bald seien neue Formen von strafwürdigem Verhalten möglich, etwa das Schlafen während des Fahrbetriebs. Wer schwertrunken fährt, macht sich strafbar (§ 316 StGB), sobald er am Steuer eingeschlafen ist, wird die Anwendbarkeit des § 316 aber zumindest zweifelhaft (»Führen eines Fahrzeugs« im Zustand der Bewusstlosigkeit?). Selbst sehr punitiv eingestellte Rechtspolitiker wären allerdings gut beraten, erst einmal die weitere Entwicklung abzuwarten.

32 Siehe oben I. Missverständlich deshalb Lutz, NJW 2015 (Fn. 26), S. 121.

33 Ganz ähnlich war übrigens auch die Entwicklung beim automatisierten Fahren in die Vertikale, sprich: bei der Benutzung von Fahrstühlen.

34 Hilgendorf, Autonome Autos. Wer haftet für Roboter?, in: <http://www.lto.de/recht/hintergruende/h/autonome-autos-google-car-haftung-verkehrsrecht>.

35 Siehe oben I.

Um den jeweiligen Sorgfaltsanforderungen gerecht zu werden, muss der Fahrer seine Aufmerksamkeit sämtlichen möglicherweise schadensträchtigen Systemen anpassen. Für die Festlegung der Sorgfaltspflichten gilt nichts anderes als sonst auch: Schadensmöglichkeit und Vermeidbarkeit begründen die Sorgfaltspflicht, das erlaubte Risiko und der (gerade im Straßenverkehr sehr wichtige) Vertrauensgrundsatz begrenzen sie.<sup>36</sup>

Eine große Herausforderung liegt in der strafrechtlichen Verantwortung für Sabotageanfälligkeit.<sup>37</sup> Wenn ein Krimineller von außen in die Datenverarbeitung eines Fahrzeugs eindringt und einen Unfall verursacht, ist nicht bloß der Hacker strafbar. Zu denken ist auch an eine strafrechtliche Verantwortung derjenigen Person bzw. derjenigen Personen, die die Sicherheitsstandards im Fahrzeug festgelegt und implementiert haben, denn das Unterlassen des Einbaus angemessener Sicherungssysteme war (mit-) kausal für das Auftreten des schädlichen Erfolgs. Mit der Ausbildung des »Internet der Dinge« steigt auch im Straßenverkehr die Sabotagegefahr durch IT-Angriffe enorm; es besteht die Gefahr, dass der Straßenverkehr in der vernetzten »Smart City« der Zukunft zum Anwendungsfall der Internet-Kriminalität werden könnte.

Die damit verbundenen Fragen werden bislang kaum diskutiert; auch hier dürfte die Figur des erlaubten Risikos bei der Bewältigung der neuen Haftungsfragen eine entscheidende Rolle zukommen. Darüber hinaus sollte auch der Straßenverkehr so bald wie möglich in das derzeit diskutierte IT-Sicherheitsgesetz<sup>38</sup> integriert werden. Schließlich spricht vieles dafür, über veränderte Haftungsregeln die Unterstützung der Internet-Provider sicherzustellen.

## 8. Providerhaftung

Angesichts der Vernetzung der neuen PKW kommt der Providerhaftung besondere Bedeutung zu. Die Provider sind diejenigen Instanzen, die den Datenverkehr im Internet erst ermöglichen. Das Telemediengesetz (TMG) unterscheidet in den §§ 7 ff. Zugangspartner, die den Zugang zum Internet vermitteln, Hostpartner, die Speicherplatz zur Verfügung stellen, und schließlich Content Provider, die eigene Inhalte bereitstellen. Insbesondere die Host- und Zugangspartner sind in nicht unerheblicher Weise privilegiert.<sup>39</sup> Es stellt sich die Frage, ob derartige Privilegien angesichts der neuen, um ein Vielfaches gesteigerten Risiken im Straßenverkehr noch

36 Zur Feststellung von Sorgfaltspflichten Hilgendorf/Valerius, Strafrecht Allgemeiner Teil (Fn. 22), § 12 Rn. 17 ff.

37 Dieses Problem stellt sich für das gesamte »Internet der Dinge«, also insbesondere auch für vernetzte Fabriken (»Industrie 4.0) und dürfte heute zu den wichtigsten juristischen Herausforderungen im IKT-Bereich überhaupt zählen. Siehe auch den vom Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik herausgegebenen Bericht »Die Lage der IT-Sicherheit in Deutschland 2014«, S. 10 ff., im Internet unter <https://www.bsi.bund.de/DE/Publikationen/Lageberichte/bsi-lageberichte.html>.

38 <http://www.bmi.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Nachrichten/Kurzmeldungen/entwurf-it-sicherheitsgesetz.pdf>.

39 Zum System der Providerhaftung Hilgendorf/Valerius, Computer- und Internetstrafrecht. Ein Grundriss, 2. Aufl. 2012, Rn. 193 ff.

tolerabel erscheinen. Nicht nur hinsichtlich der Zahl möglicher Angriffsobjekte, sondern auch im Hinblick auf die Schwere der Schäden stellt der Straßenverkehr für die Internetkriminalität eine neue Dimension dar (vergleichbar allenfalls den vernetzten Industrieanlagen, wie sie unter dem Schlagwort »Industrie 4.0« diskutiert werden). So scheint es mir etwa nicht mehr vertretbar, für Zugangs-Provider, die sich gegenüber Warnhinweisen taub stellen und Kriminelle nicht vom Netz nehmen, weiterhin pauschal Straflosigkeit zu fordern.<sup>40</sup> Aber auch darüber hinaus sollte geprüft werden, ob bzw. inwieweit es sinnvoll ist, durch eine angemessene Haftung den Providern einen Anreiz zu geben, zur Sicherheit des Straßenverkehrs beizutragen.<sup>41</sup>

## 9. Datenschutzrecht

Datenschutz wird im Straßenverkehr der Zukunft eine große Bedeutung besitzen. Schon bald wird man Personenkraftwagen ohne Übertreibung als »mobile Datensammelstellen« ansehen können. Das Problem wurde bereits im Rahmen des Verkehrsgerichtstages 2014 diskutiert<sup>42</sup> und ist nicht Thema dieses Vortrags. Nur einige Hinweise seien erlaubt: Die Datenhoheit über die im Fahrzeug anfallenden Daten liegt de lege lata grundsätzlich beim Halter, da es sich um personenbezogene oder zumindest personenbeziehbare Daten handelt.<sup>43</sup> Angesichts der Tatsache, dass heute aus fast beliebigen Daten personenbezogene Daten erzeugt werden können, stellt sich aber die Frage, ob die tradierte Unterscheidung von personenbezogenen versus nicht personenbezogene Daten mitsamt den jeweiligen Rechtsfolgen tragfähig genug ist, um das *Recht auf informationelle Selbstbestimmung*<sup>44</sup> angemessen zu schützen. Ein Datenschutzrecht, das wie die Normierungen im BDSG zwar in der Theorie einen sehr hohen Schutz gewährt, in der Praxis aber häufig nicht beachtet wird,<sup>45</sup> ist mit Blick auf die realen Gefährdungslagen nicht ausreichend. Der Staat ist verpflichtet, das nach wie vor überragend wichtige Recht auf informationelle Selbstbestimmung

40 Einen Überblick über den Meinungsstand geben Hilgendorf/Valerius, Computer- und Internetstrafrecht (Fn. 39), Rn. 215 ff.

41 Dazu auch Kian/Tettenborn, Ist die Providerhaftung im Lichte vernetzter autonomer Systeme noch zeitgemäß?, in: Beiträge der 2. Würzburger Tagung zum Technikrecht (Fn. 12), S. 101 ff.

42 Dazu Bönninger, Wem gehören die Daten im Fahrzeug? Das moderne Fahrzeug – Messgerät, Steuergerät, Datenspeicher, in: Deutscher Verkehrsgerichtstag (Hg.), 52. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2014. Veröffentlichung der auf dem 52. Deutschen Verkehrsgerichtstag vom 29. – 31. Januar in Goslar gehaltenen Vorträge, Referate und erarbeiteten Empfehlungen, 2014, S. 229 ff.; Mielchen, Verrat durch den eigenen PKW – wie kann man sich schützen?, ebenda, S. 241 ff.; Rossnagel, Grundlegende Rechtsverhältnisse und Ansprüche, ebenda, S. 257 ff.; und Weichert, Datenschutz im Auto, ebenda, S. 285 ff.

43 Weichert, Datenschutz im Auto (Fn. 42), S. 291.

44 BVerfGE 65, 1 ff. (Volkszählungsurteil).

45 Zum Überarbeitungsbedarf siehe nur Rossnagel, Modernisierung des Datenschutzrechts, in: Schmidt/Weichert (Hg.), Datenschutz. Grundlagen, Entwicklungen und Kontroversen, 2012, S. 331 ff.

nicht bloß theoretisch, sondern auch praktisch wirksam zu schützen. Schon aus diesem Grund gehört das gesamte Datenschutzrecht auf den Prüfstand; neue Modelle wie »privacy by design« und »privacy by default« müssen neben die klassischen juristischen Instrumente treten.<sup>46</sup> Um Beweisfragen im Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren effizient lösen zu können, wären standardisiert eingebaute Unfalldatenspeicher sinnvoll, wie sie schon seit Jahrzehnten diskutiert werden.<sup>47</sup>

## 10. Versicherungsrecht

Nicht unerheblich sind schließlich die möglichen Auswirkungen der neuen Technologien auf die Versicherungen.<sup>48</sup> Man wird anzunehmen haben, dass die Unfallhäufigkeit abnimmt, dagegen möglicherweise die durchschnittliche Schadenshöhe ansteigt. Zugleich kommt es zu einer Verlagerung von Verantwortlichkeit vom Fahrer auf den Hersteller.<sup>49</sup> Diesen Wechsel werden die Versicherungsunternehmen in ihren Policen zu berücksichtigen haben.

Unklar ist, wie sich die neue Sabotageanfälligkeit von Fahrzeugsystemen auf die Haftungsszenarien auswirken wird. Wird den Cyberkriminellen nicht energisch genug entgegengetreten, so droht, entgegen der soeben formulierten Annahme eines Rückgangs der Unfallhäufigkeit, sogar eine Zunahme von Schadensfällen und eine Steigerung der Schadenshöhe. Hier wird auch die Eigenverantwortlichkeit der Nutzer, seien es der Fahrer oder Halter, und deren Auswirkung auf die Haftung zu diskutieren sein.

Ein bereits bekanntes Problem, welches sich aber im Kontext des automatisierten Fahrens in verschärfter Form stellt, ist die Frage nach der *Verwertbarkeit von Fahrdaten* durch Versicherungen.<sup>50</sup> Für eine Versicherung könnte es durchaus interessant sein zu erfahren, welche Wegstrecken ein Fahrzeug zurückgelegt, welche Geschwindigkeit der Fahrer einhält, welchen Fahrstil er pflegt und welche gesundheitlichen Parameter bei ihm festzustellen sind. Über eine Staffellung von Policen kann dem Fahrer ein Anreiz gegeben werden, entsprechenden Datenerhebungen zuzustimmen. Solche Praktiken sind im Grundsatz ökonomisch und oft auch gesundheits- und verkehrspolitisch sinnvoll, da sie Anreize zu einem vernünftigeren Lebens- und Fahrstil setzen können. Im Übermaß angewandt, bedrohen sie aber das

46 Dazu etwa Schaar, Systemdatenschutz – Datenschutz durch Technik oder warum wir eine Datenschutztechnologie brauchen, in: Schmidt/Weichert, Datenschutz (Fn. 45), S. 363 ff.

47 Schmidt-Cotta, Event-Data-Recording – Fluch oder Segen?, in: Beiträge der 2. Würzburger Tagung zum Technikrecht (Fn. 12), S. 67 ff.

48 Dazu einführend: Swiss Re Centre for Global Dialogue, The autonomous car. Risks and opportunities for the re/insurance industry. Conference report September 2014.

49 Siehe oben 6. Umfassend zum Thema Stadler, Versicherungsrechtliche Fragen zu Fahrerassistenzsystemen, in: Beiträge der 2. Würzburger Tagung zum Technikrecht (Fn. 12), S. 87 ff.

50 Dasselbe Problem wird auch im Zusammenhang mit sog. »Wearables« diskutiert, also am Körper zu tragenden Geräten, die z.B. im Zusammenhang mit sportlichen Aktivitäten die Körperdaten messen und aufzeichnen. Dazu näher Bartmann, Der kalkulierte Patient, in: Schmidt/Weichert, Datenschutz (Fn. 45), S. 178 ff.

dem Versicherungsgedanken zugrunde liegende Solidaritätsprinzip. Hier sollte u.U. der Gesetzgeber einen Rahmen definieren.

## 11. Neue Herausforderungen

Der vorstehende Überblick bezog sich im Wesentlichen auf Fragestellungen, die bereits heute akut sind. Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl von Problemen, die zwar derzeit noch nicht drängen, die jedoch in näherer Zukunft angegangen werden sollten. Die einschlägigen Stichworte lauten:

### a) Umgang mit dem »Kontrolldilemma«

Als »Kontrolldilemma« wurde oben das Phänomen bezeichnet, dass die technische Entwicklung eine zunehmende Freistellung des Fahrers von Überwachungs- und Kontrollaufgaben erlaubt, während das Recht nach wie vor eine weitgehende Kontrolle des Fahrvorgangs vorschreibt. Dies schmälert nicht bloß die Attraktivität der neuen PKW (und LKW) erheblich, sondern führt auch zu einer Überforderung des Fahrers, denn psychologische Tests zeigen, dass längere Aufmerksamkeit ohne Stimulation gar nicht möglich ist.<sup>51</sup> Was folgt daraus für das Verhaltensrecht im Straßenverkehr? Die Frage ist gerade mit Blick auf die Zulassung von Nebentätigkeiten wie Lesen, Schreiben oder der Nutzung des Handys von großer praktischer Bedeutung.

In der aktuellen Diskussion<sup>52</sup> wird bisweilen vorgebracht, eine gesetzliche Änderung der an den Fahrer zu stellenden Anforderungen sei nicht möglich; dies verstoße gegen »das »Schuldprinzip«, die »Menschenwürde« oder gar gegen das »Menschenbild des Grundgesetzes«.<sup>53</sup> In der Tat wäre eine gesetzliche Freistellung für Fahrer hoch- oder vollautomatisierter Fahrzeuge von jedweder Verhaltensverantwortlichkeit im Straßenverkehr überaus problematisch. Um das anstehende Problem juristisch handhabbar zu machen, bietet sich folgende Unterscheidung an: die rechtlichen Anforderungen an die beim Führen eines Fahrzeugs anzuwendende Sorgfalt ergeben sich teils aus geschriebenem (gesetztem) Recht, teils werden sie im Einzelfall vom Richter festgelegt.<sup>54</sup> Das geschriebene Verhaltensrecht findet sich vor allem in der StVO, teilweise auch in anderen gesetzlichen Normierungen wie z.B. § 315c oder 316 StGB.

Geschriebenes, also vom Gesetzgeber gesetztes Verhaltensrecht kann der Gesetzgeber selbstverständlich ändern. Ungeschriebene Verhaltensanforderungen, die sich oft erst im Einzelfall konkretisieren, vermag der Gesetzgeber dagegen weder im Einzelfall vorzuschreiben noch ohne weiteres zu modifizieren. Ihre Formulierung ist Aufgabe der Gerichte. Dies ergibt sich aber nicht aus dem Schuldprinzip, der Menschenwürde oder gar dem »Menschenbild des Grundgesetzes«, sondern aus dem Grundsatz der

51 Dazu May (in diesem Band) unter II. 2.b.

52 Vgl. oben Fn. 21.

53 Dazu eingehend Hilgendorf, Konzeptionen des Menschenbilds und das Recht, in: Joerden/Hilgendorf/Thiele (Hg.), Menschenwürde und Medizin, 2013, S. 195 – 216.

54 Hilgendorf/Valerius, Strafrecht Allgemeiner Teil (Fn. 22), § 12 Rn. 18 f., 20 f.

Gewaltenteilung (Art. 20 Abs. 2 Satz 2 GG) und dem Rechtsstaatsprinzip (Art. 20 Abs. 3 GG).<sup>55</sup>

Für das automatisierte Fahren hat dies weitgehende Konsequenzen: Dem Gesetzgeber steht es frei, das geschriebene Verhaltensrecht an die neuen technischen Gegebenheiten und Möglichkeiten anzupassen. Er könnte etwa das Handyverbot für solche PKW, die mit (hinreichende Sicherheit gewährenden) technischen Systemen ausgestattet sind, aufheben. Dass dabei behutsam und mit Blick auf die besonderen Gefahrenlagen des Straßenverkehrs vorgegangen werden muss, liegt auf der Hand.<sup>56</sup> Weitergehend wäre es möglich, in die StVO eine Klausel einzufügen, die festlegt, dass Verhaltenspflichten im Straßenverkehr nicht bloß (unmittelbar) durch Menschen, sondern auch mittels entsprechend leistungsstarker und sicherer technischer Systeme erfüllt werden können.<sup>57</sup> Die damit verbundenen Fragen dürften eine der größten Herausforderungen darstellen, die das automatisierte Fahren für die Jurisprudenz zur Zeit bereithält.

### b) Programmierung von rechtssicheren Unfall – Algorithmen

Ein sehr schwieriges Problem mit Grundlagencharakter stellt sich im Zusammenhang mit Unfall-Algorithmen, also programmierten Regeln zur Vermeidung von Schäden in Unfallsituationen. Ausgangspunkt muss der Grundsatz der Schadensverhütung und Schadensminimierung sein: Kann das Fahrzeug den Schaden noch vermeiden, indem es z.B. dem Hindernis ausweicht, so muss dies auch im Algorithmus vorgesehen sein. Stehen ein kleiner und ein größerer Sachschaden zur Auswahl, so ist nach Möglichkeit stets der kleinere zu wählen. Die Schadensgröße (oder -höhe) kann dabei durch ökonomische Kriterien festgelegt werden.<sup>58</sup> Was aber, wenn das System eine Entscheidung zwischen zwei Personenschäden treffen muss – sind hier die bloßen Heilungskosten zu berücksichtigen oder spielen noch andere Faktoren eine Rolle, etwa das Zurückbleiben körperlicher Beeinträchtigungen und damit

55 U.U. könnte außerdem die Garantie des gesetzlichen Richters einschlägig sein, Art. 101 Abs. 1 Satz 2 GG.

56 Ein schwerwiegendes Problem ist z.B. darin zu sehen, dass noch längere Zeit Fahrzeuge ganz unterschiedlicher Automatisierungsstufen – darunter auch Fahrzeuge mit bloß rudimentärer Automatisierung – auf den Straßen unterwegs sein werden. Für die Polizei ist bislang von außen nicht erkennbar, in welchem Automatisierungsgrad sich das Fahrzeug des handynutzenden Fahrers gerade befindet.

57 Eine entsprechende Ergänzung (§ 1 Abs. 3 StVO NEU) könnte etwa lauten: »<sup>1</sup>Wer ein Fahrmanöver oder eine Serie von Fahrmanövern durchführt oder durchzuführen verpflichtet ist, erfüllt die an ihn gerichteten Vorgaben dieser Verordnung auch durch die bestimmungsgemäße Nutzung eines Fahrzeugsystems, das dafür eingerichtet ist, die fraglichen Fahrmanöver durchzuführen. <sup>2</sup>Die Vorgaben dieser Verordnung gelten dann entsprechend für das Fahrzeugsystem. <sup>3</sup>Wer ein Fahrzeugsystem i.S.v. Satz 1 nutzt, darf Nebentätigkeiten nachgehen, wenn und soweit diese nach Art und Umfang durch eine bestimmungsgemäße Nutzung des Fahrzeugsystems sicher ermöglicht werden.«

58 Dies entspricht im Grundsatz auch dem Verfahren im Recht des Schadensersatzes.

verbundene Folgekosten?<sup>59</sup> Was gilt bei der Konkurrenz schwerer Personenschäden bei mehreren Personen mit dem Leben eines Menschen? Eine Methode der Schadensabstufung, die sowohl algorithmentauglich als auch ethisch und juristisch vertretbar ist, muss noch gefunden werden.<sup>60</sup>

Klassisches Feld wird betreten, wenn Leben gegen Leben steht. Wie muss/soll/darf der Bordcomputer entscheiden, wenn zwischen dem Leben zweier plötzlich auf die Fahrbahn gelaufener Kinder und einem rechts auf dem Gehweg spazierenden Fußgänger zu entscheiden ist – und eines der beiden Ziele, Kinder oder Fußgänger, unvermeidlich getötet wird? Im deutschen Straf- und Verfassungsrecht herrscht seit den Entscheidungen zu den Geisteskrankenmorden in der NS-Zeit<sup>61</sup> die Meinung vor, Leben dürfe nicht abgewogen werden bzw. ein Leben sei ebenso viel wert wie 2, 20 oder 200 Leben. Es ist demnach nach ganz h. M. rechtswidrig, im Notstand (§ 34 StGB) einen Menschen zu töten, um zwei zu retten.<sup>62</sup>

Aber soll dies auch dann gelten, wenn es nicht um eine rückblickende strafrechtliche Bewertung, sondern zukunftsgerichtet um die Vermeidung von Todesfällen geht? Macht es wirklich keinen Unterschied, ob nur ein Mensch oder mehrere Menschen getötet werden? Dann könnte etwa ein bayerisches Automobilunternehmen seine Unfall-Algorithmen so einstellen, dass in entsprechenden Notstandslagen südlich des Mains stets die geringstmögliche Zahl von Menschen getötet wird, nördlich des Mains dagegen die größtmögliche – wenn der quantitative Aspekt ethisch und juristisch keine Rolle spielt, ließe sich vertreten, ein solcher bayernfreundlicher Algorithmus sei zulässig. Dass dies (zumindest für Nicht-Bayern) stark kontraintuitiv ist, liegt auf der Hand. Das Problem kann hier nicht weiter diskutiert werden. Zufallsgeneratoren helfen wenig, es sei denn, man verweigert sich einer näheren Beschäftigung mit der Abwägungsproblematik. Ob dies rechtlich tragfähig wäre, erscheint aber fraglich. Meiner Ansicht sollte die Tötung von Unschuldigen auch im Notstand stets rechtswidrig bleiben, es existiert aber eine Pflicht zur *Abstufung im Unrecht*, die so wirkt, dass es nicht bloß ethisch, sondern auch rechtlich verpflichtend ist, die Zahl der Toten zu minimieren.<sup>63</sup>

Solche Überlegungen sind keine bloßen Gedankenspiele, auch wenn sie natürlich theoretisch eine noch viel größere Bedeutung haben als praktisch, geht es doch

59 Natürlich könnte man noch ganz andere Kriterien berücksichtigen, wie z.B. das Alter oder das Geschlecht. Die Abwegigkeit derartiger Faktoren liegt aber auf der Hand.

60 In der Ethik werden ähnliche Probleme schon lange im Kontext des Utilitarismus diskutiert. Darauf ist hier nicht einzugehen. Erlaubt sei aber der Hinweis, dass Bentham wohl algorithmentauglicher ist als Kant (was nach hier vertretener Ansicht keineswegs gegen Bentham spricht).

61 Umfassende Nachweise, auch zum klassischen »Weichenstellerfall« und den im angelsächsischen Rechtskreis diskutierten »Trolley-Fällen« sowie der ebenfalls einschlägigen Rechtsprechung des BVerfG zum Luftsicherheitsgesetz, bei Hilgendorf, Recht und autonome Maschinen (Fn. 7), S. 20 ff.

62 Hilgendorf/Valerius, Strafrecht Allgemeiner Teil (Fn. 22), § 5 Rn. 83 m.w.N.

63 Näher Hilgendorf, Recht und autonome Maschinen (Fn. 7), S. 26.

letztlich um die Verteidigung einer auf Humanität und Menschenwürde als höchsten Werten hin angelegten Rechtsordnung.<sup>64</sup>

### c) Weitere Zukunftsprobleme

Einige weitere Zukunftsprobleme seien nur noch kurz erwähnt. Ein erstes stellt sich in Bezug auf eine mögliche Rechtspflicht zum *Softwareaustausch bei Grenzübertritt*. Solange das Recht für Fahrzeugführer von Land zu Land unterschiedlich ist (und dies wird noch auf unabsehbar lange Zeit so sein<sup>65</sup>), müssten auch die Bordcomputer in die Lage versetzt werden, bei Grenzübertritt neuen Regeln zu folgen, z.B. im Zusammenhang mit Unfall-Assistenten. Dies setzt eine Änderung der zugrundeliegenden Software voraus, die bei Grenzübertritt zu geschehen hätte. Möglicherweise wird ein solcher Softwarewechsel auch automatisch durchgeführt werden können. Die damit verbundenen Rechtsfragen – vom einfachen Haftungs- bis hin zum Völkerrecht – sind noch nicht einmal eindeutig identifiziert, geschweige denn gelöst.

Ein anderes Problem ist darin zu sehen, dass Fahrzeuge auch *Gesundheitsdaten* ihrer Fahrer und evtl. auch anderer Fahrgäste aufnehmen werden. Dies geschieht teilweise schon heute im Zusammenhang mit technischen Systemen, die den Fahrer bei Müdigkeit warnen. Was gilt, wenn sich aus den aufgenommen Daten eine langfristige Gesundheitsverschlechterung des Fahrers ablesen lässt, etwa eine Tendenz zum Burnout? Müssen solche Daten aufbewahrt werden? (grundsätzlich wohl nicht). Kann eine Garantspflicht entstehen, wenn derartige Daten gesammelt zur Verfügung stehen? (das lässt sich jedenfalls nicht sicher ausschließen). Was folgt daraus für eine mögliche Haftung der Fahrzeughersteller?<sup>66</sup> Brisant ist auch die Frage nach den rechtlichen Möglichkeiten einer automatisierten Übertragung von Gesundheitsdaten in die cloud, man denke nur an § 203 I Nr. 1 StGB.

Enorme Herausforderungen entstehen für den *Datenschutz*, wenn etwa im Zusammenhang mit »*fürsorglichen*« Systemen (»Predictive User Experience«) große Mengen an Daten über das Fahrerverhalten angesammelt werden. Die Erstellung von datengestützten Verhaltensmustern ist hier keine der Datensammlung innewohnende abstrakte Gefahr, sondern vielmehr geradezu deren Zweck.<sup>67</sup> Wie verhält sich dies

64 Hilgendorf, Humanismus und Recht (Fn. 15), S. 39 f.

65 Dies gilt jedenfalls für das ungeschriebene Verhaltensrecht, also etwa Fahrlässigkeitsmaßstäbe im Strafrecht. Im Bereich des geschriebenen Verhaltensrechts ist durch das Wiener Übereinkommen bereits eine beträchtliche Homogenität erreicht worden.

66 Grundsätzlich ließe sich sogar an eine Körperverletzung, begangen durch Unterlassen der Sicherstellung rechtzeitiger Hilfe, denken, §§ 223, 13 StGB.

67 Es ist bemerkenswert, dass derartige Systeme umso leistungsfähiger werden, je mehr sie über ihren Nutzer wissen. Die darin liegende Logik unbegrenzter Datenakkumulation führt schon begrifflich die Grundsätze von Datensparsamkeit und Datenerforderlichkeit ad absurdum. Sie lässt eine möglichst vollständige Zusammenführung aller Datenquellen zweckmäßig erscheinen (etwa über das individuelle Einkaufsverhalten off- und online, soziale Netzwerke, den privaten email-Verkehr usw.). Selbst intimste Gesundheitsdaten können das System u.U. leistungsfähiger und damit bequemer und attraktiver machen.



zu den Grundsätzen des europäischen und zumal des deutschen Datenschutzrechtes, das bekanntlich u.a. an den Grundsätzen der Datensparsamkeit und Erforderlichkeit ausgerichtet ist? Was gilt, wenn derartige Datensammlungen an Dritte verkauft werden sollen (»Data Mining«, »Big Data«)? Welche Formen der Zustimmung des Betroffenen sind hier erforderlich?<sup>68</sup>

Nur angemerkt sei, dass fürsorgliche Systeme, die dem Fahrer Hinweise auf für ihn möglicherweise relevante Fahrziele geben, auch interessante ethische (und mittelbar auch straf-rechtliche) Fragen aufwerfen. Das Fahrzeug, so die Idee, versorgt den Fahrer während der Fahrt mit für ihn attraktiven Hinweisen z.B. auf Sehenswürdigkeiten, Geschäfte, Lokale und andere Örtlichkeiten. Auf den ersten Blick scheint dies völlig unproblematisch zu sein; für die Werbewirtschaft ergeben sich faszinierende Optionen. Aber sollte oder darf das Fahrzeug einer übergewichtigen Fahrerin un-aufgefordert den Weg zur Schokoladenfabrik weisen? Oder einem Fahrer mit einem (dem System bekannten!) Alkoholproblem den Weg zur Kneipe um die Ecke? Möglicherweise existieren hier Haftungsrisiken für die Hersteller der zugrundeliegenden Programme.<sup>69</sup> Sollten derartige Programme vielleicht zumindest an die geltende Sozialmoral gebunden sein und z.B. Hinweise auf zweifelhafte Lokalitäten (etwa Wettlokale oder Bordelle) unterlassen? Darf das Fahrzeug Vorschläge zur Verkürzung der Fahrtroute machen, die dem Straßenverkehrsrecht widersprechen? Mit derartigen Fragen eröffnet sich die Thematik der »Moral Machines«, ein Thema, das in der Ethik bereits einige Aufmerksamkeit gefunden hat,<sup>70</sup> für die juristische Praxis aber (noch!) kaum Relevanz besitzt. Deshalb mögen diese knappen Hinweise genügen.

## 12. Zusammenfassung

Alles in allem wirft das automatisierte Fahren eine Vielzahl von Rechtsfragen auf, die die Juristen und Rechtspolitiker in den nächsten Jahren und Jahrzehnten noch intensiv beschäftigen werden. Aus der Verfassung lässt sich das Gebot einer technikfreundlichen Interpretation des geltenden Rechts entnehmen. Der Gesetzgeber ist gefordert, einerseits das Recht an die neuen Technologien anzupassen, andererseits aber durch angemessene rechtliche Regulierung dafür zu sorgen, dass die neuen, Gesundheit und Leben schützenden Techniken rasch eingeführt werden können.

Konkreter Änderungsbedarf besteht derzeit vor allem im Straßenverkehrsrecht, welches auf mittlere Sicht den neuen Vorgaben des Wiener Übereinkommens angepasst werden sollte.<sup>71</sup> Im Recht der Providerhaftung sollte möglicher

68 Derartige Fallkonstellationen könnten Anlass sein, über die Grenzen der individuellen Datenhoheit nachzudenken.

69 Dass dies keineswegs abwegig ist, zeigen die Urteile mancher US-Gerichte in Produkthaftungsverfahren.

70 Siehe etwa Wallach (ed.), *Moral Machines: Teaching Robots Right from Wrong*, 2010, oder Anderson/Anderson, *Machine Ethics*, 2011.

71 Bloß angemerkt sei, dass sich der Bedarf an Änderungen in der StVO durchaus in Grenzen hält. Möglicherweise genügt eine Bestimmung wie die oben Fn. 57 vorgeschlagene.

Änderungsbedarf zumindest diskutiert werden. Im zivilen Haftungsrecht besteht derzeit kein Änderungsbedarf, im Strafrecht auch nicht. Allerdings kommt es hier zu einem **Kontrolldilemma**: technisch wird es bereits bald möglich sein, im Fahrzeug anderen Tätigkeiten als dem eigentlichen Fahren nachzugehen. Rechtlich wird dagegen wohl noch längere Zeit hinaus die Verpflichtung bestehen, das Fahrzeug zu überwachen. Die Freisetzung des Fahrers von Kontrolltätigkeiten stößt also an rechtliche Grenzen, ein Problem, welches bald zumindest entschärft werden sollte. Sehr wichtig ist auch die Gewährleistung eines angemessenen Datenschutzes. Große Bedeutung hat schließlich die hier nicht näher diskutierte Angleichung der rechtlichen Rahmenbedingungen im internationalen Kontext.

## Der Weg zum automatisierten Fahren – eine evolutionäre Entwicklung

**Ralf Lenninger**

**Senior Executive Vice President, Leiter der Strategie- und  
Entwicklungsabteilung der Division Interior, Continental Automotive GmbH,  
Regensburg**

### **Von Fahrerassistenzsystemen zum hoch- und vollautomatisierten Fahren**

Automatisiertes Fahren ist zur Zeit in fast aller Munde. Ein Thema, bei dem viele mitreden und manchmal sogar ein wenig die Emotionen hochkochen. Dabei ist automatisiertes Fahren keine Erfindung eines Konzerns aus Kalifornien, der sein Geld vornehmlich auf der digitalen Daten-autobahn verdient. Die Historie reicht weit zurück. Deshalb ist die Entwicklung dieser Technologie auch nicht disruptiv. Und ebenso wenig wird ihre Markteinführung schlagartig erfolgen.

Es handelt sich vielmehr um eine evolutionäre Entwicklung. Warum das so ist und welche Teilschritte sie bereits vollzogen hat beziehungsweise noch vollziehen wird, wird im Folgenden darlegt.

Als das Auto Ende des 19. Jahrhunderts seinen Siegeszug begann, bekam die neue Erfindung neben der Bezeichnung »Motorwagen« schnell noch einen weiteren tref-fenden Namen: *Automobil*. Wörtlich übersetzt heißt das »Das sich selbst Bewegende« – abgeleitet vom griechischen Wort »autos« = selbst und dem lateinischen »mobilis« = beweglich). Doch schon zu Beginn des Autos gab es Regeln, die den Begriff » das sich selbst bewegende« konterkarierten: So schrieben die Red Flag Laws im Vereinigten Königreich vor, dass selbst angetriebene Fahrzeuge Außerorts nur 4 Meilen pro Stunde und Innerorts 2 Meilen pro Stunde schnell sein durften. Also in etwa die Geschwindigkeit eines Fußgängers. Zusätzlich musste dem Fahrzeug jemand vorausgehen, der mit einer roten Fahne vor dem Fahrzeug warnte.

Bereits im Begriff des Autos ist die Automatisierung also angelegt, doch gab es Gesetze die dem im Wege standen. Gott sei Dank, haben die Red Flag Laws nicht angedauert und auch die Technik hat sich weiterentwickelt, so dass wir heute am Beginn einer Epoche stehen, in der sich das Auto *tatsächlich* ganz von selbst bewegen kann – sogar *ohne Zutun des Fahrers*.

Ein Beispiel aus der Historie, das bereits den technologischen Weg zeigt, den die Industrie heute weitergeht, ist das ursprünglich als Mondfahrzeug gedachte »Stanford Cart«. Wie heutige Fahrerassistenzsysteme nutzte auch das »Stanford Cart« Sensoren – in diesem Fall Kameras –, um Hindernisse zu erkennen. 1979 gelang es dem österreichisch-kanadischen Robotik-Wissenschaftler Hans Moravec mit Hilfe eines KL-10-Prozessors ein multi-okular System zu betreiben. Dieser Prozessor hatte eine Leistung 2,5 Millionen Instruktionen pro Sekunde. Zur Einordnung: Der Prozessor in einem heute aktuellen Notebook liegt bei etwa 128 Milliarden Instruktionen pro Sekunde – also um den Faktor 50 höher.

Doch 1979 lag der KL-10-Prozessor an der vordersten Front der verfügbaren Technik. Und mit seiner Hilfe durchquerte das Stanford Cart erfolgreich einen Hindernisparcours durch einen Raum – wohlgemerkt ohne menschliches Zutun. Allerdings benötigte es dafür etwa fünf Stunden.

Denn 1979 waren die technischen Rahmenbedingungen einfach noch nicht soweit. Automatisiertes Fahren erfordert hochleistungsfähige Sensoren, sehr leistungsstarke Mikroprozessoren – und die Möglichkeit, dass Fahrzeuge drahtlos Informationen mit dem Internet austauschen.

Letztlich soll die Technik ja Grundfertigkeiten zumindest vorübergehend übernehmen, die heute noch allein beim Fahrer liegen – bzw. jedem Menschen, wenn er sich bewegt: Sehen – Planen – Agieren. Was wir dabei unter dem Begriff »Sehen« zusammenfassen, umfasst natürlich Informationen von Kameras und auch anderen Sensoren wie Radar oder Lidar (Light detection and ranging). Es geht aber noch ein Stück weit darüber hinaus, weil hier auch weitere Informationen wie hochgenaue Kartendaten, die GPS-Position des Fahrzeugs oder Online-Verkehrsinformationen mit einfließen. Das Ziel ist es, so viele Informationen wie möglich über die genaue Fahrzeugposition, die Strecke, den umgebenden und vorausliegenden Verkehr und den Fahrzeugzustand zu haben.

Daraus wird eine Fahrstrategie errechnet, die das automatisierte Fahrzeug dann wiederum in eine Aktion umsetzen muss: Das Fahrzeug beschleunigt oder bremst beziehungsweise verringert seine Geschwindigkeit und es lenkt – selbstständig.

Eine Schrecksekunde darf es dabei nicht geben. Das Erkennen, Verarbeiten und Umsetzen der Informationen muss in Echtzeit stattfinden. Deshalb benötigen wir an jeder Stelle der Funktionskette hochleistungsfähige Systeme.

Wenn nun Informationen von verschiedenen Sensoren und aus verschiedenen Informationskanälen vorliegen, ist der nächste Schritt, diese Informationen miteinander zu fusionieren. Dazu benötigen wir hochleistungsfähige Mikroprozessoren und intelligente Software. Das Resultat dieser Berechnungen sind dann die Aktionen, die das Fahrzeug ausführen soll – also lenken, bremsen oder beschleunigen. Dabei darf die gesamte Kette im Zweifel nicht mehr als einige hundertstel Sekunden Zeit verbrauchen.

Mit Sensoren wie Radar, Lidar und verschiedenen Kameras, kann ein Fahrzeug seine Umwelt erfassen. Jeder Sensor bringt dabei bestimmte Eigenschaften mit sich und ist für bestimmte Aufgaben geeignet. So ist eine Stereo Kamera zum Beispiel

ideal um wie der Mensch die Umwelt 3 Dimensional zu erfassen, während ein long Range Radar – wie der Name schon sagt – besonders gut geeignet ist, um Objekte in der Ferne zu detektieren. Um ein komplettes Bild der Umwelt zu erzeugen, benötigt es folglich eine Fusion unterschiedlicher Sensoren – in Analogie zum Menschen, der seine Umwelt auch mit verschiedenen Sinnesorganen wahrnimmt.

Es stellt sich allerdings die Frage: Sind das nun alles Spielereien von technikbegeisterten Ingenieuren und Programmierern? Worin liegt eigentlich die Motivation für Automatisiertes Fahren? Laut dem WHO-Statusbericht zur globalen Verkehrssicherheit 2013 starben weltweit 1,24 Millionen Menschen an den Folgen von Verkehrsunfällen. Derselbe Bericht prognostiziert übrigens, dass es bis zum Jahr 2020 noch einmal 50 Prozent mehr Verkehrstote geben könnte. Bei näherer Betrachtung der Unfallursachen fällt einem auf, dass 90 Prozent der Unfälle in menschlichem Fehlverhalten begründet sind. Allein diese Zahlen sind Motivation genug, so viel Anstrengung in die Unterstützung und Entlastung der Fahrer zu legen: von Assistenzsystemen bis zum Automatisierten Fahren.

Doch auch abgesehen von Verkehrsunfällen gibt es noch weitere Argumente, warum der Fahrer das Steuer von Zeit zu Zeit automatisierten Systemen überlassen möchte. So berechnete zum Beispiel das US-Unternehmen Inrix, ein Anbieter von Verkehrsinformationen, dass der deutsche Autofahrer im Jahr 2011 durchschnittlich 36 Stunden im Stau stand. Je nachdem, wo man wohnt und fährt, sogar noch mehr: In Stuttgart etwa 58 Stunden, in Köln 57 und in Hamburg 55 Stunden. Noch schlimmer ist es in einigen Städten im europäischen Ausland: In Mailand, Brüssel, Antwerpen, Paris und Manchester warten die Autofahrer bis zu 70 Stunden pro Jahr. Zwar kann die Automobilindustrie die Staus nicht sofort auflösen, doch dank Automatisierung kann den Autofahrern ein unwiederbringliches Gut geschenkt werden: nämlich Zeit! Die Zeit, sich zum Beispiel im Stop&Go Verkehr mit etwas anderem zu beschäftigen als Gas geben, bremsen und zu versuchen, nicht in die Stoßstange des Vordermanns zu fahren.

Darüber hinaus ist Automatisierung eine wichtige Strategie, wenn es um die Senkung des Kraftstoffverbrauchs geht. In der Automobilbranche geht man davon aus, dass rund 20 Prozent des Verbrauchs vom Fahrer beeinflusst werden. Selbst bei dem moderat angesetzten Durchschnittsverbrauch von knapp 7 Litern pro 100 Kilometer, beläuft sich das Einsparpotenzial auf über einen Liter pro 100 Kilometer. Darüber würden sich die Umwelt und die Geldbeutel der Verbraucher gleichermaßen freuen.

Es gibt also eine ganze Reihe guter Gründe, warum das Automatisierte Fahren vorangetrieben werden muss. Es gilt nun zu zeigen, wo die Industrie bei diesem Thema heute steht.

Wie bereits eingangs angedeutet, erfolgte und erfolgt die Entwicklung zum Automatisierten Fahren in definierten Stufen. Um eine einheitliche Nomenklatur zu verwenden, wird hier die Definition der Bundesanstalt für Straßenwesen zugrunde gelegt: Demnach sind heute die beiden ersten Stufen erreicht: Entweder fährt der Fahrer komplett autonom selbst. Oder er lässt sich von Assistenzsystemen unterstützen. Die weitere Entwicklung unterscheidet nun zwischen teilautomatisiertem

Fahren, das in etwa ab 2016 auf den Straßen zu sehen sein wird. Hier übernimmt das Fahrzeug sowohl das Beschleunigen und Bremsen als auch das Lenken – der Fahrer muss das System jedoch noch zu jeder Zeit überwachen und wenn nötig eingreifen. Hochautomatisiertes Fahren wird ab etwa 2020 in die Serie kommen. In bestimmten Situationen zum Beispiel auf der Autobahn, kann der Fahrer hier auch fahrfremde Tätigkeiten ausüben und muss erst nach einer gewissen Übergangszeit eingreifen, wenn das Fahrzeug an seine Grenzen stößt. Das vollautomatisierte Fahren, bei dem das Fahrzeug die Verantwortung übernimmt wird in etwa ab 2025 die Serienreife erlangen.

Um die Entwicklung hinzu vollautomatisiertem Fahren genauer zu beleuchten, soll im Folgenden ein grober Überblick zu bereits heute gängigen Assistenzsystemen und der Funktionsweise gegeben werden. Die erste Generation des »Anti-Blockier-Systems« wurde bereits 1969 auf der IAA von ITT Automotive präsentiert – einem Unternehmen, das heute übrigens zu Continental gehört. Basis dieses Systems ist nicht das Sehen, sondern das Erfühlen der Situation: Ein Steuergerät analysiert den Bremsdruck, den der Fahrer über das Bremspedal aufbaut und das von Radsensoren gelieferte Drehmoment – und es steuert den Bremsdruck dann individuell an jedem Rad. Interessant ist aber vor allem die Korrelation zwischen Unfallzahlen und der Einführung von ABS seit etwa 1978 bis heute. Der Rückgang von Verkehrstoten seit den 70er Jahren ist deutlich. Im Jahr 2004 hat sich die europäische Automobilindustrie selbst verpflichtet, ABS serienmäßig in alle Fahrzeuge einzubauen.

Auch der Abstandsregeltempomat ist bereits seit 1998 Status quo und heute schon weit verbreitet. Er erweitert die Funktion der früher üblichen Tempomaten, indem er über Long-Range-Radar und zusätzlich eine Stereokamera den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug überprüft und die eigene Geschwindigkeit auf dieser Basis regelt. Aktuelle Systeme bieten diese Funktion bis zum Stillstand und können dann auch automatisch wieder anfahren. Gerade bei Stop-and-Go im Berufsverkehr oder im Autobahnstau ist das überaus hilfreich.

Auch ein Totwinkelassistent ist schon seit 2003 in Fahrzeugen zu finden. Hier helfen heute meist Radarsensoren dem Fahrer, indem sie Objekte im toten Winkel der Außenspiegel erkennen. Bei einem beabsichtigten Spurwechsel warnt das System den Fahrer und kann so Kollisionen verhindern.

Ein weiteres Beispiel ist der Notbremsassistent, der seit 2006 schon in vielen Fahrzeugen eingebaut ist. Er hilft auf Basis von Radar- oder Short-Range-Lidar-Sensoren, Auffahrunfälle zu vermeiden oder zumindest deren Folgen zu minimieren, indem er vor einer vom System prognostizierten Kollision aktive Bremsunterstützung leistet.

Oder eine Verkehrszeichenerkennung. Sie kombiniert das Bildsignal einer Kamera mit den Karteninformationen, die im Navigationssystem hinterlegt sind. Im Borddisplay erscheint dann, welche Geschwindigkeitsbegrenzungen, Überholverbote oder ähnliche Gebotsschilder das System zuletzt erkannt hat – und die demnach auf dem aktuellen Streckenabschnitt gelten. In Deutschland kam Sie zum ersten Mal 2008 zum Einsatz.

Moderne Assistenzsysteme warnen den Fahrer auch vor einem versehentlichen Verlassen der eigenen Fahrspur. Bei der Spurverlassenswarnung beziehungsweise einem Spurhalteassistenten erkennt eine Kamera – mono oder stereo – die Fahrbahnmarkierungen. Kommt der Fahrer von der Spur ab, erklingt ein Warnton und erscheint eine Warnmeldung im Display. Häufig vibriert gleichzeitig auch das Lenkrad. Und je nach Fahrzeughersteller können einige Spurhalteassistenten das Fahrzeug sogar durch einen unterstützenden Lenkeingriff zurück in seine Fahrspur führen. Ob ein Spurwechsel vielleicht aber doch beabsichtigt war, erkennt das System daran, wenn der Fahrer vorher den Blinker gesetzt hat. Dann erfolgt natürlich keine Warnung und auch kein Lenkeingriff.

Die Automobilindustrie beobachtet derzeit, dass Assistenzsysteme eine zunehmend wichtige Rolle bei der Kaufentscheidung für Neuwagen spielen. Dass sie nachweislich auch zu erhöhter Verkehrssicherheit beitragen, zeigt zum Beispiel auch die Tatsache, dass die Verfügbarkeit von Spurhalte- und Notbremsassistent sowie Abstandsregeltempomat schon heute in die Euro-NCAP-Wertung – also in die Sicherheitsbewertung im Rahmen des »European New Car Assessment Programme« – einfließt.

Führt man sich nun vor Augen, dass zum Beispiel aktuelle Oberklassefahrzeuge mit einer Kombination aus Abstandsregeltempomat und Spurhalteassistent, einen sogenannten Stauassistenten auf die Straße gebracht haben, dann ist die Stufe des teilautomatisierten Fahrens bereits erreicht. Der Stauassistent regelt bei niedrigen Geschwindigkeiten das Fahrtempo und hält dabei auch automatisch und ohne Eingriff des Fahrers die Spur. Die Frage ist, was fehlt, um hochautomatisiertes oder gar vollautomatisiertes Fahren zu erreichen?

Um diese Frage technisch beantworten zu können, engagiert sich Continental in verschiedenen Forschungsprojekten.

Zu verzeichnen ist hier unter anderem der Erfolg bei der DARPA (**D**efense **A**dvanced **R**esearch **P**rojects **A**gency) Urban Challenge in den USA. Sie wird von der Forschungsbehörde des amerikanischen Verteidigungsministeriums ausgerichtet, um die Leistungsfähigkeit autonomer Fahrzeuge zu erforschen. Per USB-Stick musste das Team in fünf Minuten zehn Hochleistungs-Computer konfigurieren, sodass die vorgegebene Route berechnet werden konnte und das Testfahrzeug sie autonom absolvieren konnte. Continental hat diese Challenge 2007 gewonnen.

Das Kürzel HaveIT steht für »**H**ighly **A**utomated **V**ehicles for **I**ntelligent **T**ransport«. Im Rahmen dieses von der EU finanzierten Projekts erforschten bis 2011 17 Partner aus der Automobilindustrie und der Wissenschaft das automatisierte Fahren. Aufgabenstellung war es, das Testfahrzeug sicher durch eine beengte Baustelle zu steuern. Gerade in solchen stressigen Fahrsituationen kann man den Fahrer durch eine Assistenzfunktion deutlich entlasten. Durch Fusion existierender Radar- und Kamerasensoren ist es uns in diesem Wettbewerb gelungen, wechselnde Kennzeichnungssysteme und sogar teilweise widersprüchliche Kennzeichnungen richtig zu deuten.

Auch in Nevada war Continental Ende 2012 der erste Zulieferer, der eine der Testlizenzen für automatisiertes Fahren bekommen hat. Die eingesetzte Technik basiert wesentlich auf dem Gewinnerfahrzeug der DARPA Urban Challenge und den Ergebnissen des HaveIT-Projekts. In bestimmten Fahr Szenarien kann das Testfahrzeug mit seriennaher Sensorik und Logik bereits selbstständig fahren. Wenn die Szenarien zu komplex werden, etwa bei engen Kurven oder nicht erkennbaren Markierungen, muss der Fahrer das Fahrzeug wieder selbst übernehmen. Wenn er nicht reagiert, verlangsamt das Testfahrzeug automatisch bis zum Stillstand.

Es stellt sich die Frage, welche Kenntnisse die Forschungstätigkeiten zu Tage gebracht haben? Zum Beispiel, dass die Aufgabe »Sehen« nicht allein von Kameras, Radar oder Lidar erfüllt werden kann. Wie das menschliche Auge haben auch Sensoren nur eine bestimmte Reichweite. Sie liegt bei etwa 200 bis 300 Metern. Das ist in etwa so, als würde ein Fahrer ständig mit heruntergeklappter Sonnenblende fahren. Das reicht zwar aus, um im Notfall noch sicher eine Vollbremsung zu vollziehen. Wenn das System jedoch schon vor einer Kurve weiß, dass sich dahinter ein Stauende befindet, kann es schon frühzeitig die Geschwindigkeit sanft reduzieren und so die Fahrt komfortabel gestalten. Deshalb spielt beim automatisierten Fahren auch die drahtlose Kommunikation eine entscheidende Rolle. Denn sie soll uns in Echtzeit Informationen über die vorausliegende Strecke liefern. Informationen müssen dabei auch von anderen Fahrzeugen kommen. So lernen Fahrzeuge, um die Kurve zu blicken und zu wissen was vorausfahrende Fahrzeuge sehen.

Deshalb ist das sogenannte Backend für eine umfassende Vernetzung von Datenflüssen wichtig. Dabei werden fahrzeugbezogene Informationen, aber auch Daten über das Wetter, Unfallorte und die Topographie in einem Server verarbeitet und an die automatisiert fahrenden Fahrzeuge gesendet. Mit diesem digitalen Weitblick kann das Fahrzeug »um die Ecke sehen«, verdeckte Gefahrenquellen erkennen und die Fahrstrategie darauf einstellen. Das Backend ist folglich ein Grundelement für komfortables automatisiertes Fahren. Es reduziert im übertragenen Sinne den Bedarf für Adrenalin in der Bordelektronik gewaltig und wird viele brenzlige Situationen frühzeitig entschärfen können. Allerdings ist es an dieser Stelle wichtig an einen Leitsatz zu verweisen, der für die Cloud als Informationsgeber des Fahrzeugs zum Grundsatz gehört: Vertrauen ist Gut – Kontrolle ist besser! Sicherheitskritische Aktionen, werden auch in absehbarer Zukunft immer über die Sensoren an Bord eines Fahrzeugs ausgelöst werden. Die Cloud wird als zusätzlichen Sensor benötigt, der aber keinesfalls die Fahrzeugeigenen Sensoren ersetzen kann. Basis des Ganzen muss aber eine sichere und zuverlässige Breitband -Internetabdeckung sein. Hier müssen wir in engem Schulterschluss mit den Behörden und der Telekommunikationsindustrie, dafür sorgen, dass Deutschland auch auf diesem Gebiet eine Vorreiterrolle einnimmt.

Für das automatisierte Fahren ist aber auch eine ganzheitliche Mensch-Maschine-Schnittstelle geradezu eine Schlüsseltechnologie. Die Zusammenarbeit zwischen Mensch und Maschine ändert sich ja erheblich: Der Fahrer kann zukünftig wählen, ob er aktiv fahren oder lediglich überwachen will. Er kann also zwischen zwei Rollen



wechseln. Teil dieser neuen Form der Zusammenarbeit zwischen Fahrer und Fahrzeug ist, dass einer vom anderen wissen muss, was der Andere gerade tut: So sollte zum Beispiel auch das Fahrzeug wissen, wohin die Aufmerksamkeit seines Fahrers aktuell gerichtet ist – und sie wenn nötig auf das Verkehrsgeschehen zurückführen können. In diesem Zusammenhang könnte zum Beispiel eine Innenraumkamera mit Augen-Tracking eine wichtige Rolle spielen. Insgesamt bedeutet automatisiertes Fahren also ein Zusammenspiel verschiedenster Komponenten, um drei Bereiche in Einklang zu bringen: Fahrer, Fahrzeug und Umwelt. Von Radars bis zur Elektronischen Bremse: Bereits heute haben wir die meisten dieser Komponenten auf der Straße. Unsere Aufgabe besteht nun darin, die Komponenten zu einem sicheren, reibungslos funktionierenden und am Ende für den Kunden bezahlbaren Gesamtsystem zusammenzuführen. Dabei zieht die Automobilindustrie, hier an einem Strang, wie ein Blick auf die Serienankündigungen verschiedener Hersteller zeigt.

General Motors glaubt zum Beispiel, hochautomatisiertes Fahren auf Autobahnen bereits im Jahr 2016 liefern zu können. Daimler verspricht seinen Kunden vollautomatisiertes Fahren bis 2020 und nennt dazu auch schon einen Preispunkt – 3000 Euro soll das autonome Fahren bei den Stuttgartern kosten. Volvo stellt ein automatisiertes Fahrzeug für das Jahr 2017 in Aussicht und spricht davon, im Jahr 2020 ein »Null-Unfälle-Fahrzeug« liefern zu können. Und Elon Musk, der Gründer und Visionär hinter Tesla, will, dass seine Elektroautos zu den ersten zählen, die autonomes beziehungsweise hochautomatisiertes Fahren anbieten. Dies zeigt, welche Dynamik um das Thema entstanden ist. Um automatisierte Fahrzeuge auf die Straße zu bringen bedarf es neben der technischen Entwicklung allerdings auch einer Änderung des rechtlichen Rahmens, hier hat die Automobilindustrie ihre Forderungen im Branchenverband VDA zusammengefasst. Es ist kein Geheimnis, dass das Know-How rund um automatisiertes Fahren, ein wesentlicher Bestandteil sein wird, um auch in Zukunft in Deutschland als Technologieführer zu gelten. Deshalb muss es Ziel sein, die dafür nötigen Rahmenbedingungen in Deutschland weiter voranzutreiben. Dafür ist es zunächst wichtig den Entwicklungsprozess zu unterstützen und die Testbedingungen in Deutschland für Hoch- und Vollautomatisiertes Fahren weiter zu verbessern und bundesweit zu harmonisieren. Auch ein Testfeld zum Beispiel auf der A9 sollte rasch etabliert werden. Um die Markteinführung in Gang zu setzen, ist zunächst eine Änderung im Zulassungsrecht unabdingbar: nämlich das Anpassen der Europäischen Richtlinie UN/ECE UN-R 79, die es bis dato nicht ermöglicht, Fahrzeuge zuzulassen, die einen Lenkeingriff oberhalb von 10 km/h gestatten. Für automatisiertes Fahren ist dies jedoch unabdingbar. Des Weiteren muss das Verhaltensrecht weiter angepasst werden. Mit der Ergänzung des Wiener Abkommens ist ein erster Schritt in Richtung Teilautomatisiertes Fahren getan – jetzt gilt es, dies rasch in geltendes Recht umzusetzen und die Regeln für hoch- und vollautomatisiertes Fahren weiter anzupassen. Denn neben der Sicherheit ist der größte Kundennutzen bei automatisierten Fahrzeugen der Zeitgewinn für den Fahrer. Das muss in den gesetzlichen Rahmenbedingungen klar geregelt sein. Ein weiteres Feld bei dem ein enger Schulterschluss mit den Behörden stattfindet ist die mobile Kommunikation,

denn das Internet wird zu einem neuen Sensor für das Auto: Dazu muss aber eine sichere breitbandige Netzabdeckung vorhanden sein und die Regeln zum Datenschutz und zur Datennutzung müssen klar definiert sein!

Insgesamt ist sowohl technisch als auch bei den gesetzlichen Rahmenbedingungen der richtige Weg eingeschlagen. Um in Deutschland aber weiter als Technologieführer für die Automobilindustrie zu gelten, muss eine rasche Umsetzung forciert werden.

## **Automatisiertes Fahren – Betrachtung aus verbraucherrechtlicher Sicht**

**Claudia May**

**Rechtsanwältin, Referentin Interessenvertretung Europa, ADAC e.V.,  
München**

### **I. Einleitung**

Die Entwicklung automatisierter Systeme in Fahrzeugen geht mit großen Schritten voran. Die Diskussionen rund um die Fahrzeugautomatisierung spiegeln sich in der intensiven Berichterstattung der Medien sowie in Politik und Fachkreisen hierzu wider – und allein das Stichwort »Automatisiertes Fahren« ergibt bei Google eine Trefferzahl von 615.000 Ergebnissen<sup>1</sup>. Die technische Entwicklung verläuft dabei von niedrigen zu höheren Automatisierungsgraden: Während Fahrerassistenzsysteme wie ABS oder ESP bereits seit Jahren in den Fahrzeugen fast schon eine Selbstverständlichkeit sind, halten teilautomatisierte Systeme wie Spurhalteassistenten, automatisiertes Bremsen oder automatische Einparkhilfen derzeit Einzug. Der Automatisierung bei höheren Geschwindigkeiten stehen aktuell noch zulassungsrechtliche Beschränkungen entgegen. Nach Aussagen der Industrie ist mit der Hochautomatisierung – zumindest was die Technologie angeht – im Jahre 2020 zu rechnen, mit der Vollautomatisierung erst nach 2025<sup>2</sup>.

Dabei wird das Thema mit unterschiedlichen Schwerpunkten und Blickrichtungen diskutiert: Die gesellschaftlichen Auswirkungen sind grundsätzlich positiv zu bewerten: Die neuen Technologien versprechen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit mit der Folge, die Verkehrsunfalltoten und –verletzten zu reduzieren. Sie sollen den Verbraucher bei der Fahraufgabe unterstützen und entlasten und somit den Komfort und die Produktivität des Fahrers steigern. In den USA, in der aktuell die meisten Versuche zum automatisierten Auto laufen, kann man sich bereits jetzt einen Einblick in die Zukunft des vollständig autonomen Fahrens verschaffen.

---

1 Stand 16.01.2015.

2 U.a. Continental, BMW.

Gleichzeitig ist mit diesen wünschenswerten, neuen Technologien auch ein erhebliches Maß an Unsicherheit verbunden. Was muss sich rechtlich ändern, damit Systeme der höheren Automatisierungsgrade mit dem Verhaltensrecht bzw. nationalem Verkehrsrecht im Einklang zu bringen sind? Fragen der Haftung und des Datenschutzes drängen sich auf: Ist der Verbraucher für einen Fehler des Systems verantwortlich oder ist es der Hersteller? Wie kann er das nachweisen? Sind seine Daten sicher?

## II. Definition der Automatisierungsstufen als Grundlage der Diskussion

### 1. Definitionen

Um eine fundierte rechtliche Auseinandersetzung mit den nachfolgenden Fragen durchführen zu können, bedarf es einer Klassifizierung und Beschreibung der automatisierten Fahrfunktionen. Diese wurde bereits im Jahre 2012 von der BAST-Projektgruppe »Rechtsfolgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung« vorgenommen. Für die Diskussion auf internationaler Ebene werden häufig auch die SAE-Definitionen<sup>3</sup> herangezogen, die auf den BAST-Definitionen aufbauen. Sowohl BAST als auch SAE beschreiben den arbeitsteiligen Prozess der kontinuierlichen Fahrzeugführung, in dem Mensch und System bei verschiedenen Automatisierungsgraden zusammenwirken. Bei der Klassifizierung selbst stand dabei zunächst nicht die rechtliche Bewertung im Vordergrund.

Für die weiteren Ausführungen in diesem Bericht werden die BAST-Definitionen herangezogen<sup>4</sup>:

**Stufe 0: Driver only:** Fahrer führt Quer- und Längsführung aus.

**Stufe 1: Assistenz:** Fahrer führt dauerhaft entweder die Quer- oder die Längsführung aus. Die andere Fahraufgabe wird in Grenzen vom Fahrerassistenzsystem (FAS) ausgeführt.

**Stufe 2: Teilautomatisierung:** System übernimmt Quer- und Längsführung, der Fahrer muss weiterhin dauernd überwachen und die Steuerung ggf. jederzeit übernehmen.

**Stufe 3: Hochautomatisierung:** System übernimmt Längs- und Querführung, der Fahrer muss nicht mehr dauerhaft überwachen. Der Fahrer muss die Steuerung nach Aufforderung mit gewisser Zeitreserve übernehmen.

**Stufe 4: Vollautomatisierung:** System übernimmt Quer- und Längsführung vollständig und dauerhaft, bei Ausbleiben der Fahrerübernahme wird das System selbsttätig in den risikominimalen Zustand zurückkehren.

3 SAE-International Standard J3016, veröffentlicht Jan. 2014;

<http://cyberlaw.stanford.edu/blog/2013/12/sae-levels-driving-automation>.

4 Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen »Rechtsfolgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung« Heft F 83, S. 9 (Tab. 2-1: »Definitionen verschiedener Automatisierungsgrade«).

Im Rahmen des Runden Tisches »Automatisiertes Fahren«, der vom Bundesverkehrsministerium Ende 2013 ins Leben gerufen wurde, werden die Stufen 0 (»Driver only«) und 4 (»Vollautomatisierung«) nicht betrachtet. Die Konzentration auf die aktuelle Verlagerung von rein unterstützenden Assistenzsystemen zur Teilautomatisierung bis hin zur Einführung hochautomatisierter Systeme 2020 macht Sinn, denn gerade dieser Wandel wirft die relevanten rechtlichen Fragen auf. Fragen der Vollautomatisierung oder gar das autonome (selbsttätige/fahrerlose) Auto sind sowohl in technischer als auch in rechtlicher Hinsicht noch Zukunftsmusik und werden daher vorerst außen vor gelassen.

## 2. Abgrenzung von Teil- und Hochautomatisierung

Betrachtet man die Klassifizierung, so unterscheiden sich Teil- und Hochautomatisierung in einem ganz entscheidenden Merkmal:

- Bei der Teilautomatisierung muss der Fahrer das System dauerhaft überwachen und jederzeit zur Übernahme der Fahrzeugführung bereit sein.
- Bei der Hochautomatisierung hingegen ist keine dauerhafte Überwachung des Systems durch den Fahrer erforderlich. Stattdessen wird er vom System zur Übernahme der Fahraufgabe mit ausreichender Zeitreserve aufgefordert. Weiter werden die Systemgrenzen alle vom System erkannt.

Beispielhaft können für diese Einteilung der Autobahnassistent als teilautomatisiertes System und der Autobahn-Chauffeur als hochautomatisiertes System genannt werden: Bei ersterem muss der Fahrer die Quer- und Längsführung dauerhaft überwachen und *sofort* übernehmen, wenn die Verkehrssituation dies erfordert, ohne dass das System ihn dazu auffordert; hingegen kann der Fahrer beim Chauffeur von der Überwachung absehen, bis das System ihn auffordert – und zwar mit einer *ausreichenden Zeitreserve* für die Übernahme<sup>5</sup>.

Warum ist die klare Zuordnung der Systeme in eine Klassifizierung in der Gesamtbetrachtung so wichtig?

In der Diskussion wird häufig der Begriff »Autonome Systeme« über alle Stufen der Fahrzeugautomatisierung gelegt, was der Würdigung auf rechtlicher Ebene nicht gerecht wird. Denn in der Regel sind die Systeme nicht autonom, sondern nehmen dem Fahrer lediglich einen Teil seiner Fahraufgabe ab – in mehr oder weniger großem zeitlichem Umfang. Der Begriff »Automatisierung« drückt folglich eine Arbeitsteilung zwischen Mensch und System aus.

Aus der Sicht des Verbrauchers ist eine klare Definition der Systemgrenzen unerlässlich, denn dies wirkt sich maßgeblich auf die Fragen im Haftungs- und Verhaltensrecht aus, die nachfolgend beleuchtet werden. Ist das System so ausgestaltet, dass der Fahrer aus der dauernden Verantwortung genommen wird, er sich somit in der Arbeitsteilung »Hochautomatisierung« befindet? Derzeit wäre eine solche

---

5 So auch BASt-Bericht S. 9.

Systembeschreibung, die den Fahrer aus der Verantwortung nimmt, aus verhaltensrechtlicher Sicht noch nicht zulässig – dazu später mehr.

### **a) Festlegung der Automatisierungsstufe durch Setzen technischer Systemgrenzen**

Die konkrete Ausgestaltung des Systems erfolgt durch eine technische Beschreibung der Systemgrenzen. Aus dieser technischen Beschreibung folgt die Beschreibung für den Nutzer.

Aktuell ist die Definition der Systemgrenzen dem Hersteller überlassen, denn er definiert die Grenzen des Systems und entscheidet damit, was das System leisten kann und welche Aufgaben dem Fahrer zukommen.

Damit kann er ganz wesentlich beeinflussen, ob er die Haftung für das System übernehmen muss oder nicht. Denn solange er ein teilautomatisiertes System auf den Markt bringt, welches der Fahrer dauerhaft kontrollieren muss, stellt sich die Frage nach der Herstellerhaftung in der Regel nicht – auch wenn das System aus technischer Sicht schon im Bereich der Hochautomatisierung ist. Als Beispiel lässt sich hierfür wieder der Autobahn-Chauffeur anführen. Vom System her leistet der Autobahn-Assistent (teilautomatisiert) dasselbe wie der Autobahn-Chauffeur: Beide verfügen über eine automatische Längs- und Querführung bis zu einer oberen Geschwindigkeitsgrenze. Einzig die Kontrolle durch den Fahrer und die Übernahmeaufforderung trennen zwischen den Stufen 2 und 3. Das bedeutet: Der Fahrer ist in Stufe 3 nicht mehr für die Überwachung zuständig.

Da es keine einheitlichen Vorgaben gibt, wie die Systeme funktionieren müssen oder welche Systemgrenzen sie aufweisen, ist der Verbraucher aufgrund der Marktvielfalt häufig verwirrt:

Spurverlassenswarner, Spurhalteassistent, unterschiedliche Warnsignale – der Blick in die langen Bedienungsanleitungen, in der die Systemgrenzen aufgezeigt werden, hinterlässt beim Nutzer im Zweifel eher Fragen als Vertrauen in die neue Technik.

Gerade beim Übergang von Teil- zu Hochautomatisierung müssen die Systemgrenzen daher nicht nur in Form von Hinweisen in der Bedienungsanleitung, sondern auch technisch so ausgestaltet sein, dass der Verbraucher genau weiß, ob er jetzt noch im Regelkreis – also »in the loop« - ist bzw. sein muss oder nicht.

Zumindest darf er durch die Ausgestaltung der Systeme nicht ermuntert werden, sich bereits bei einem teilautomatisierten System so sehr »assistiert« zu fühlen, dass er seine Aufmerksamkeit nicht mehr auf den Straßenverkehr lenkt und sich anderen Dingen zuwendet.

Wenn zum Beispiel die »Hands-off-Erkennung«, die kontrolliert, ob der Fahrer seine Hände am Lenkrad hat oder nicht, nicht vorhanden ist, liegt für den Nutzer die irrtümliche Vermutung nahe, dass er seine Hände nicht mehr am Lenkrad lassen müsste und die Kontrolle ruhig an das System abgeben könnte.

Unter dem Gesichtspunkt des Verbraucherschutzes sollten bei der Definition aus technischer Sicht nicht nur die Hersteller, sondern auch der Gesetzgeber (z. B. über die Typgenehmigung) Einfluss nehmen.

**b) Einbeziehung des Fahrers in die Festlegung der Systemgrenzen: Leistungsgrenzen menschlicher Aufmerksamkeit**

Dem Fahrer muss jederzeit bewusst sein, in welcher Automatisierungsstufe sich das Fahrzeug befindet und welche Handlungs- und Überwachungsanforderungen für ihn bestehen. Das bedeutet: Ihm müssen entsprechende Hinweise gegeben werden, wie und wann er das System zu überwachen hat. Gerade im Rahmen der Teilautomatisierung, bei der das System voll vom Fahrer überwacht werden muss, ist der Fahrer verpflichtet, dauerhaft seine Konzentration auf das – eigentlich funktionierende – System zu lenken. Hier stellt sich die Frage der menschlichen Aufmerksamkeit.

Der ADAC e.V. hat hierzu Herrn Prof. Vollrath, TU Braunschweig, mit der Erstellung der Studie »Motivationale und psychophysische Leistungsgrenzen im Rahmen der Überwachung von Kontrollelementen (Vigilanzaufgabe) zur Durchführung einer teilautomatisierten Fahraufgabe«<sup>6</sup> beauftragt. Prof. Vollrath führt in der Zusammenfassung seiner Studie aus: »Gerade bei Teilautomation ist das Konzept der Vigilanz zentral, da bei dieser Stufe der Automation der Fahrer eine sehr gut funktionierende Automation überwachen und seltene Fehler rechtzeitig entdecken und kontrollieren muss. Bei dieser Art von Aufgabe lässt die Vigilanz bereits nach etwa fünf Minuten nach, um nach etwa 15 Minuten deutlich verringert zu sein. Dies ist durch eine Vielzahl von Studien aus unterschiedlichen Bereich der Automation nachgewiesen. Auch für das Fahren mit Assistenz und Teilautomation liegen Studien vor, die vergleichbare Effekte nachweisen. Aus der langjährigen Forschung lassen sich eine Reihe von Möglichkeiten ableiten, um diese Vigilanzreduktionen abzumildern. Diese erscheinen aber insgesamt nicht völlig überzeugend, so dass ein bewusster Verzicht auf teilautomatisiertes Fahren bei Weiterentwicklung von warnenden und eingreifenden Assistenzfunktionen sinnvoll sein könnte, um schließlich den direkten Übergang zu hochautomatisiertem Fahren (mit möglicherweise eigenen, neuen Problemen) vorzunehmen.«

Da eine dauerhafte Überwachung bei der Hochautomatisierung nicht mehr erforderlich ist, müssen diese hochautomatisierten Fahrfunktionen allerdings nachprüfbar, technische Mindestanforderungen erfüllen. Auch die Festlegung dieser Kriterien sollte nicht allein den Herstellern überlassen werden.

Im Ergebnis ist festzuhalten: Zeitliche und räumliche Beschränkungen sind im teilautomatisierten Bereich essentiell.

Die Systeme sollten sich in zeitlicher Hinsicht z. B. auf bestimmte Fahrmanöver beschränken, um im Rahmen der Teilautomatisierung den Fahrer nicht in die Lage zu bringen ein System überwachen zu müssen, das – im überwiegenden Zeitraum – gut funktioniert. Ein positives Beispiel hierfür ist die Mercedes DISTRONIC PLUS

---

6 Prof. Dr. Mark Vollrath Leiter des Lehrstuhls für Ingenieur- und Verkehrspsychologie TU Braunschweig »Motivationale und psychophysische Leistungsgrenzen im Rahmen der Überwachung von Kontrollelementen (Vigilanzaufgabe) zur Durchführung einer teilautomatisierten Fahraufgabe« -Gutachten im Auftrag des ADAC e.V.

Regelung. Nimmt der Fahrer die Hände längere Zeit vom Lenkrad, so erfolgt nach einigen Sekunden eine akustische und optische Warnung.

Diese Punkte müssen im Rahmen der technischen Systemgrenzen Berücksichtigung finden.

### III. Haftungsrecht: Kann das bestehende Haftungsrecht Teil- und Hochautomatisierung abdecken?

#### 1. Produkthaftungsrecht/Deliktische Produzentenhaftung

Die zentralen Schadenersatzvorschriften in Deutschland sind § 823 Abs. 1 BGB als verschuldensabhängige Haftung sowie § 1 Produkthaftungsgesetz (ProdHaftG) als Gefährdungshaftung.

Wenngleich die Produkthaftung nach § 1 Abs. 1 S. 1 ProdHaftG bei Sachschäden gemäß § 1 Abs. 1 S. 2 ProdHaftG nur dann Anwendung findet, wenn eine andere Sache als das fehlerhafte Produkt (= das gesamte Kfz) beschädigt wird, so wird diese Lücke durch die vom BGH entwickelte Produzentenhaftung für Weiterfresserschäden nach § 823 Abs. 1 BGB geschlossen. Beim BGH kann man hierzu auf sechs Jahrzehnte Rechtsprechung zurückblicken.<sup>7</sup>

Der Fehlerbegriff ist dabei im ProdHaftG und im Rahmen von § 823 BGB kongruent.

Drei Fehlerarten kategorisieren die Verkehrssicherungspflichten der Hersteller: Fabrikations-, Konstruktions- und Instruktionsfehler. Daneben hat die Rechtsprechung in der Produzentenhaftung noch die Produktbeobachtungspflicht entwickelt, die bei der Automatisierung von Kraftfahrzeugen auch eine Rolle spielt.

Der BGH hat sich schon 2009 mit produkthaftungsrechtlichen Fragen zu den ersten passiven Sicherheitssystemen auseinander gesetzt und in seiner »Airbag-Entscheidung« maßgebliche Anforderungen an die Hersteller formuliert<sup>8</sup>.

- a) Ein **Konstruktionsfehler** liegt demnach vor, wenn das Produkt schon seiner Konstruktion nach einem Sicherheitsstandard nicht entspricht, der zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens nach dem neuesten Stand von Wissenschaft und Technik konstruktiv möglich war.

Es wird demnach von den Herstellern gefordert, dass bereits bei der Konstruktion diejenigen Maßnahmen ergriffen werden müssen, die zur Vermeidung einer konkreten Gefahr nach objektiven Maßstäben erforderlich und zumutbar sind<sup>9</sup>. Der BGH

7 Vgl. bereits BGH, Urteil vom 30.05.1963, Az.: VII ZR 236/61, zur Frage der Haftung von Bauunternehmer und Architekt aus unerlaubter Handlung bis hin zu BGH, Urteil vom 25.02.2014, Az.: VI ZR 144/13, zur Produkthaftung für durch Elektrizität verursachte Schäden.

8 BGH NJW 2009, 2952 ff., Urteil vom 16.06.2009, Az.: VI ZR 107/08 (Airbag).

9 BGH NJW 2009, 2952 ff., Urteil vom 16.06.2009, Az.: VI ZR 107/08 (Airbag).



hat in seiner Entscheidung festgestellt, dass die Automobilhersteller »das Risiko, dass es in den von ihnen produzierten Fahrzeugen zu Fehlfunktionen kommt, in den Grenzen des technisch und wirtschaftlich Zumutbaren mittels konstruktiver Maßnahmen ausschalten müssen.«

Im Hinblick auf die erforderlichen Maßnahmen ist laut BGH darauf abzustellen, was zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens nach dem neuesten Stand von Wissenschaft und Technik konstruktiv möglich ist – nicht auf die Branchenüblichkeit. Technische Vorschriften und gesetzlich vorgegebene Sicherheitsbestimmungen stellen dabei jedoch nur einen Mindeststandard an Sicherheit dar, dessen Einhaltung die Allgemeinheit zweifellos berechtigterweise erwarten darf.

Wie der BGH in der Airbag-Entscheidung zu Systemen der passiven Sicherheit postuliert, ist entscheidend, dass ein Produkt diejenige Sicherheit gewährleistet, die die Verkehrsauffassung im jeweiligen Bereich für erforderlich hält, wobei zur Gefahrvermeidung dasjenige angewandt werden muss, was nach den in Fachkreisen vorliegenden Kenntnissen als in der Praxis einsatzfähige Serienlösung zur Verfügung steht. Der BGH stellt mit dieser Entscheidung einen sehr hohen Anspruch an die Hersteller, der im Hinblick auf die neuen Technologien die Rechte des Verbrauchers unterstützt.

Ein Ausschluss der Haftung des Herstellers für **Entwicklungsfehler** gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 5 ProdHaftG ist dabei nur in sehr engen Grenzen möglich, wenn die potenzielle Gefährlichkeit des Produkts im Zeitpunkt seines Inverkehrbringens nach dem damaligen Stand von Wissenschaft und Technik nicht erkannt werden konnte, weil die Erkenntnismöglichkeiten (noch) nicht weit genug fortgeschritten waren. Mit der potenziellen Gefährlichkeit des Produkts ist dabei nicht der konkrete Fehler des schadensstiftenden Produkts gemeint, sondern das zu Grunde liegende allgemeine, mit der gewählten Konzeption verbundene Fehlerrisiko.<sup>10</sup> Laut BGH ist im Rahmen der Erkennbarkeit vielmehr entscheidend auf das objektiv zugängliche Gefahrenwissen abzustellen, auf die subjektiven Erkenntnismöglichkeiten des einzelnen Herstellers oder des von ihm mit der Untersuchung des Produkts Beauftragten kommt es jedoch nicht an.<sup>11</sup>

Weichenstellende Probleme entstehen aber gerade dann, wenn bestimmte Risiken nach dem Stand der Technik unvermeidbar sind.<sup>12</sup> In diesem Fall ist unter Abwägung des Nutzens und der bestehenden Risiken zu überprüfen, ob das teil- bzw. hochautomatisierte Produkt überhaupt dem Markt zugänglich gemacht werden darf.

---

10 BGH, Urteil vom 05.02.2013, Az.: VI ZR 1/12, zur produkthaftungsrechtlichen Sicherheitserwartung, wonach u. a. das Zeichen »GS, geprüfte Sicherheit« die Haftung des Herstellers nach § 1 Abs. 2 Nr. 5 ProdHaftG trotzdem nicht entfallen lässt.

11 BGH, Urteil vom 05.02.2013, Az.: VI ZR 1/12; Urteil vom 16.06.2009, Az.: VI ZR 107/08 (Airbag); BGH, Urteil vom 09.05.1995, Az.: VI ZR 158/94 (Mineralwasserflasche II).

12 So vertritt auch der BGH die Auffassung, dass die berechnete Sicherheitserwartung nicht so weit reicht, dass von jedem Produkt in jeder Situation absolute Sicherheit verlangt werden kann, BGH, Urteil vom 05.02.2013, Az.: VI ZR 1/12, m. w. N.

Hierbei sind nach höchstrichterlicher Rechtsprechung die Anforderungen an die Sicherheitsstandards umso höher, je größer die Gefahren sind und je erheblicher sie das Leben und die körperliche Unversehrtheit betreffen<sup>13</sup>. Der Betrieb eines Kfz ist naturgemäß mit erheblichen Gefahren für Leib und Leben von Insassen und unbeteiligten Dritten verbunden. Durch die von den teil- und hochautomatisierten Systemen zu bewältigenden Verkehrsvorgänge mit deren nahezu unbegrenzter Komplexität und Variationsvielfalt werden außergewöhnliche Anforderungen an Hard- und Software gestellt werden müssen, um die Betriebsgefahren der hochtechnisierten Fahrzeuge nicht überproportional ansteigen zu lassen. Sobald die Systeme nicht nur im Fahrzeug selbst, sondern vernetzt mit anderen Fahrzeugen oder der Infrastruktur kommunizieren, steigt die Komplexität weiter an: Die Systeme müssen dann nicht nur für das konkret gesteuerte Fahrzeug permanent einen sicheren Fahrzustand gewährleisten, sondern zugleich mit zahlreichen anderen Fahrzeugen interagieren. Je nachdem, wie weit die Systeme über das Fahrzeug selbst hinausgehen, erweitern sich damit auch die Konstruktionsfragen im Hinblick auf Systemgrenzen oder vorhersehbaren Fehlgebrauch.

Gefahr durch vorhersehbaren Fehlgebrauch – Absicherung der Hersteller bereits in der Konstruktion?

»Wir haben eine Generation, für die lenkt das Autofahren vom SMS-Schreiben ab«, stellte Autoentwickler Ralf Herrtwich von Daimler kürzlich auf einem Kongress fest<sup>14</sup>. Die neuen Technologien ermöglichen dem Nutzer durch die gewünschte Unterstützung bei der Fahraufgabe ein viel größeres Potenzial, sich mit fahrfremden Tätigkeiten zu beschäftigen, als es jemals der Fall war. Unabhängig davon, ob diese Tätigkeiten erlaubt sind oder nicht, besteht durch diese Ablenkungsmöglichkeiten ein erhebliches Gefahrenpotenzial- zumindest im teilautomatisierten Zustand, in dem der Fahrer die Kontrolle über das System ausüben und die entsprechenden Systemgrenzen überwachen muss. Es stellt sich die Frage, inwieweit den Herstellern nach den Grundsätzen und Regeln, die aus den höchstrichterlichen Entscheidungen hervorgegangen sind, bereits bei der Konstruktion die Pflicht auferlegt wird, vorhersehbaren und gefährlichen Fehlgebrauch automatisierter Fahrfunktionen (z.B. Schlafen, Verlassen des Fahrersitzes) durch technische Maßnahmen zu verhindern. So hat der BGH bereits im Jahr 2013 entschieden, dass das Produkt so konzipiert sein muss, dass es unter Beachtung der Gebrauchsanleitung bei vorhersehbarem Fehlgebrauch trotzdem gefahrlos benutzt werden kann.<sup>15</sup>

13 BGHZ 99, 167, 174 f.

14 [http://www.tagesschau.de/wirtschaft/auto212-magnifier\\_pos-0.html](http://www.tagesschau.de/wirtschaft/auto212-magnifier_pos-0.html).

15 BGH, Urteil vom 05.02.2013, Az.: VI ZR 1/12, m. w. N.; ebenso aktuell bestätigt durch OLG Nürnberg, Urteil vom 20.05.2014, Az.: 4 U 206/14, zur Haftung eines Mountainbike-Herstellers wegen Instruktionsfehler, weil in der Bedienungsanleitung nicht auf die mangelnde Eignung für eine naheliegende Benutzung (z. B. Treppenfahren) hingewiesen wurde.

Die Frage des vorhersehbaren Fehlgebrauchs ist in der Zuordnung der Pflichten des Herstellers eine Schnittstelle zwischen der Konstruktion und der Instruktion. Für den Verbraucher ist es erforderlich, dass ein solcher Fehlgebrauch durch technische Maßnahmen verhindert und er davor gewarnt wird, sich – im teilautomatisierten Betrieb – fahrfremden Tätigkeiten zuzuwenden. Im hochautomatisierten Betrieb muss sichergestellt sein, dass der Fahrer wieder »in the loop« geholt werden kann – dies wäre zum Beispiel nicht der Fall, wenn er einschläft, da er dann die erforderliche Rückübernahme bei Aufforderung nicht wahrnehmen kann.

- b) Hat der Hersteller produkthaftungsrechtlich alle Pflichten im Bereich der Konstruktion erfüllt, verbleiben aber trotzdem Gefahren, die von dem Produkt ausgehen können; muss er den Nutzer hierüber informieren – und somit im Rahmen seiner **Instruktionspflichten** auf die Gefahren hinweisen. Auch in diesem Bereich steigen hierbei die Anforderungen an die Hersteller von teil- und hochautomatisierten Systemen aufgrund der Erheblichkeit der bestehenden Gefahren und der überragenden Bedeutung der betroffenen Rechtsgüter.<sup>16</sup>

Mit dem Einzug einer Vielzahl neuer Systeme ins Fahrzeug wirft sich die Frage auf, wie in Zukunft der Nutzer in vernünftiger Weise gewarnt und instruiert werden soll: Bislang erfolgen die Hinweise üblicherweise in den Bedienungsanleitungen, die mittlerweile einen derartig großen Umfang aufweisen, dass sie vom Nutzer in der Praxis kaum mehr gelesen werden. Weitere Warnungen erhält der Nutzer seit einiger Zeit auch vom System über entsprechende Nachrichten im Kombi-Instrument bzw. durch Warntöne, wenn Systemgrenzen erreicht werden.

In der Praxis wird sich die Instruktion für den Verbraucher durch die Vielfalt der Systeme verändern:

Ausführliche Hinweise in den Bedienungsanleitungen überfordern den Nutzer – allein der Punkt, dass sich die Systeme der einzelnen Hersteller unterscheiden und zum Beispiel bei der Anmietung eines Fahrzeugs erst die umfangreiche Bedienungsanleitung gelesen werden müsste, erscheint praxisfremd. Die Systeme müssen insofern mit einer Instruktion ausgestattet sein, die den Nutzer intuitiv durch die Bedienung führt und auf die Systemgrenzen im Kombi-Instrument hinweist. In der Praxis werden von einigen Herstellern bereits Head-Up-Displays eingesetzt, die u.a. aktuelle Gefahrenhinweise einblenden. Idealerweise sollten diese auch einheitlich gestaltet werden. Warnstrategien sollen kein Wiedererkennungsmerkmal einzelner Fahrzeughersteller sein.

- c) Schließlich obliegen dem Hersteller aus der deliktischen Produzentenhaftung auch **Produktbeobachtungspflichten** im »After Market«. Dabei muss er die

---

<sup>16</sup> BGH, Urteil vom 05.02.2013, Az.: VI ZR 1/12, m.w.N.; BGH, Urteil vom 16.06.2009, Az.: VI ZR 107/08.

Risiken im Feld identifizieren und Abwendungsmaßnahmen treffen, sobald Gefahren des Produkts erkannt wurden<sup>17</sup>.

In der Rechtsprechung ist zudem anerkannt, dass die Produktbeobachtungspflicht des Herstellers – mit zusätzlichen Instruktionspflichten – nicht nur auf das eigene Produkt beschränkt bleiben darf. Sie wird vielmehr auf weitere allgemein gebräuchliche Zubehör- und Kombinationsprodukte anderer Marktteilnehmer ausgeweitet, deren Produkte mit dem Produkt des Herstellers interagieren. Interessant wird dies vor allem, wenn man an die zukünftige Vernetzung der Fahrzeuge denkt.

Dies kann den Telekommunikationsanbieter betreffen, der vom Hersteller mit der Datenverarbeitung und -weitergabe betraut wurde, aber auch andere von dritten Fahrzeugherstellern entwickelte vernetzte Systeme, die mit anderen Systemen interagieren.

Neben der Überwachung des Fahrzeugs selbst halten mit der Vernetzung der Fahrzeuge über die bordeigenen Systeme weitere Gefahren Einzug: Allein die Frage, inwieweit die Produktbeobachtungspflicht auch Hackerangriffe oder Sabotageversuche von außen umfasst, zeigt, wo die Herausforderungen in der Zukunft liegen. Aktuell werden Diskussionen über die berechtigten Sicherheitserwartungen des Kunden und der Frage, ob die Industrie diese erfüllen muss, kontrovers geführt.

#### **d) Beweislast**

Der Kläger muss den Beweis erbringen, dass ihm Ansprüche aus Produkthaftung zustehen. Das bedeutet: die Beweislast für den Fehler, den Schaden und Kausalität zwischen Fehler und Schaden. Hier liegen in der Praxis im Produkthaftungsrecht die größten Probleme. Produkthaftungsansprüche können bereits am Zugang zu den Daten, aus denen man die Fehlerhaftigkeit oder die Kausalität schlussfolgern könnte, scheitern.

Gleich zu Beginn sei hier festzuhalten, dass die Fahrzeugdaten in einem standardisierten und sicheren Format abgelegt werden müssen, die im Zivilstreit eine neutrale und fehlerfreie Auswertung – etwa durch gerichtlich bestellte Sachverständige – ermöglicht. Denn bisher hat allein der Hersteller die Möglichkeit, die Daten zu interpretieren. Im Lichte der prozessualen Gleichbehandlung ist es aber erforderlich, dass nicht nur für die Hersteller, sondern auch für die weiteren beteiligten Parteien Zugriff und Interpretierbarkeit gewährleistet sein müssen.

Das Gesetz bietet zivilprozessuale Möglichkeiten, die die Durchsetzung produkthaftungsrechtlicher Ansprüche erleichtern, ohne dass auf die ultima ratio einer Strafanzeige, z. B. wegen fahrlässiger Körperverletzung, mit der Möglichkeit der Akteneinsicht durch den Geschädigten bzw. seines Anwalts (z. B. gemäß § 406e StPO) zurückgegriffen werden muss.

Im Zivilprozess kann das Gericht gemäß § 142 Abs. 1 S. 1 ZPO anordnen, dass eine Partei oder sogar Dritte die in ihrem Besitz befindlichen Unterlagen und Dokumente, auf die sich eine Partei bezieht, vorlegen müssen. Auf diesem

---

17 BGH, Urteil vom 09.12.1986, Az.: VI ZR 65/86 (Honda – tödlicher Sturz eines Motorradfahrers aufgrund eines die Fahrstabilität vermindernenden Anbauteils eines anderweitigen Herstellers an der Lenkerverkleidung).

Weg besteht für den Produktgeschädigten die Möglichkeit, den Hersteller zur Vorlage der Dokumente zu verpflichten, die den Nachweis eines Konstruktions- oder Fabrikationsfehlers ermöglichen. Darüber hinaus trifft den Hersteller im Rahmen eines Produkthaftungsprozesses regelmäßig in besonderem Maße die sog. sekundäre Darlegungslast (§ 138 Abs. 2 ZPO) für das, was in seinen Wahrnehmungsbereich fällt, da nur er in diesen Einblick hat.<sup>18</sup> Kommt der Hersteller seiner sekundären Darlegungslast nicht nach, gilt der sonst häufig als nicht hinreichend substantiiert anzusehende Vortrag des von einem Produktfehler Betroffenen als zugestanden.<sup>19</sup>

Weiterhin kann im Produkthaftungsrecht in bestimmten Konstellationen eine Beweislastumkehr zum Vorliegen von Produktfehlern zulasten des Herstellers Anwendung finden. Dies ist dann der Fall, wenn der Hersteller aufgrund der ihm im Interesse des Verbrauchers auferlegten Verkehrssicherungspflicht gehalten war, das Produkt auf seine fehlerfreie Beschaffenheit zu überprüfen und den Befund zu sichern – und genau dieser Verpflichtung aber nicht nachgekommen ist.<sup>20</sup> Dass für die Hersteller in den Bereichen der Teil- und der Hochautomatisierung eine Pflicht zur »Befundsicherung« bestehen wird, dürfte aufgrund des erheblichen Gefahrenpotentials dieser hochkomplexen Systeme wohl naheliegend sein.

Interessant ist auch die Frage der Praxisrelevanz der Anwendung der Regeln zum Anscheinsbeweis für Produktfehler bei teil- und vor allem hochautomatisierten Systemen in Fahrzeugen. Ein Anscheinsbeweis wurde von der Rechtsprechung dann bejaht, wenn die Ursächlichkeit eines Produkts für die Schadensentstehung feststeht und zugleich denklogisch ein technischer Mangel dieses Produkts vorgelegen haben muss.<sup>21</sup> Exemplarisch ist hierbei auch auf die Entscheidung des LG Bielefeld vom 09.06.2010 hinzuweisen, welches trotz unterschiedlicher Brandverursachungsalternativen von einem Anscheinsbeweis für einen Fabrikationsfehler bei einem Fahrzeugbrand aufgrund eines elektrischen Defekts bei einem vier Monate alten Fahrzeug ausgeht.<sup>22</sup> Nach zutreffender Auffassung des Gerichts war auf die Fahrzeugimmanenz der Brandursache aufgrund eines denknötwendigen technischen Fehlers für die Annahme eines Anscheinsbeweises abzustellen. Der Hersteller konnte den Anscheinsbeweis nicht entkräften. Dem Anscheinsbeweis sind in anderen Entscheidungen aber auch Grenzen gesetzt

18 Vgl. u. a. BGH, Urteil vom 23. 10. 2007, Az.: XI ZR 423/06.

19 Vgl. u. a. BGH, Urteil vom 20.10.2005, Az.: IX ZR 276/02, Rn. 11.

20 BGH, Urteil vom 07.06.1988, Az.: VI ZR 91/87 (Mehrweg-Limonadenflaschen).

21 LG Verden, Urteil vom 10.12.2007, Az.: 8 O 27/07 wonach Produkthaftungsansprüche nach einem Brand (Selbstentzündung eines Luftentfeuchters) sogar ohne den gutachterlichen Nachweis eines konkreten Produktmangels bestehen können; vgl. auch bereits BGH, Urteil vom 28.09.1970, Az.: VIII ZR 166/68, zur Frage des Beweises des ursächlichen Zusammenhangs zwischen einem Fehler der Bremsvorrichtung eines Kraftfahrzeuges und einem Unfall durch Schleudern nach Bremsung.

22 LG Bielefeld, Urteil vom 09.06.2010, Az.: 1 O 377/08.

worden, wie etwa 2012 in einer Entscheidung des OLG Schleswig<sup>23</sup>, in der ein Brand bei einem 9 Monate alten Pkw mit 25.000 km entstanden war – das Gericht verneinte hier den Anscheinsbeweis. Wie sich hier die Rechtsprechung zum Anscheinsbeweis bei automatisierten Systemen entwickeln wird, bleibt abzuwarten.

Bei der verschuldensabhängigen Produzentenhaftung nach § 823 Abs. 1 BGB bürdet der BGH<sup>24</sup> bei Vorliegen eines Konstruktions- bzw. Fabrikationsfehlers dem Hersteller den Beweis der Schuldlosigkeit auf, da dieser u. a. die Produktionssphäre bestimmt und den Herstellungsprozess organisiert. Gleiches gilt bei der Verletzung von Instruktionspflichten. Auch hier hat der Hersteller den Beweis zu führen, dass ihn kein Verschulden trifft.<sup>25</sup>

Es wird insbesondere mit der Einführung hochautomatisierter Technologien entscheidend sein nachweisen zu können, ob das System zum maßgeblichen Zeitpunkt des Schadenseintritts die Kontrolle übernommen hatte – der Fahrer somit »out of the loop« war – oder ob sich ggfs. der Fahrfehler oder Unfall im Verantwortungszeitraum des Fahrers ereignet hat. Im hochautomatisierten Betrieb wird sich der Verdacht aufdrängen, dass es sich um ein technisches Versagen handelt und Produkthaftungsansprüche des Herstellers in Betracht kommen. Gerade im Hinblick auf die dargestellte Rechtsprechung des BGH und der Instanzgerichte spricht einiges dafür, dass ein Anscheinsbeweis für das Vorliegen eines Konstruktions- oder Fabrikationsfehler zulasten der Hersteller angenommen werden kann, wenn die teil- und hochautomatisierten Produkte versagen.

Wichtig ist für den Verbraucher: Zur Klärung von Haftungsansprüchen nach Schadensfällen im automatisierten Fahrbetrieb müssen Systemhandlungen und Eingriffe des Fahrers beweissicher dokumentiert werden. Es muss jedenfalls auch für den Verbraucher gewährleistet sein, dass er den Beweis für sein Nicht-Verschulden ebenso führen kann wie der Hersteller. Ob dies über eine dauerhafte Aufzeichnung im Fahrzeug im Sinne einer Black Box oder über einen GPS-Zeitstempel o.ä. gewährleistet ist, kann hier nicht diskutiert werden. Dabei sind bei der Aufzeichnung der Daten Datenschutz und Datensicherheit sowie Transparenz für den Nutzer sicherzustellen.

---

23 Vgl. auch OLG Schleswig, Urteil vom 24.04.2012, Az.: 11 U 123/11, wonach ein auf einen Erfahrungssatz gestützter Anscheinsbeweis, dass Fehler in der Fahrzeugelektrik eines dreiviertel Jahr alten Pkw mit einer Laufleistung von 25.000 km stets dem Organisationsbereich des Herstellers zuzuordnen sind und bereits beim Inverkehrbringen des Fahrzeugs bestanden, dann nicht angewendet werden können, wenn der abgebrannte Pkw vor der Begutachtung durch einen gerichtlich bestellten Sachverständigen von dem Geschädigten verwertet wurde.

24 So bereits BGH, Urteil vom 28.09.1970, Az.: VIII ZR 166/68, zur Beweislast für das Verschulden eines Kraftwagenherstellers und -verkäufers bei Mängeln der Bremsvorrichtung des verkauften Fahrzeugs.

25 BGH, Urteil vom 12.11.1991, Az. VI ZR 7/91 (Milupa).

### e) Datenschutz

Aus Verbrauchersicht muss im Rahmen der Produktbeobachtungspflicht und der damit verbundenen Datensammlung durch die Hersteller aber auch die Frage des Datenschutzes betrachtet werden: Die Produktbeobachtungspflicht, welche die Hersteller zweifelsohne erfüllen müssen, erfordert zwar die Erhebung und Auswertung bestimmter Daten. Systeme, die aus dem Fahrzeug heraus mit dem Hersteller kommunizieren und es ermöglichen, dass der Verbraucher vor Gefahren durch das Produkt gewarnt wird, sind grundsätzlich auch wünschenswert. Dabei ist jedoch das Recht auf informationelle Selbstbestimmung sowie die Grundprinzipien des Datenschutzes – Datensparsamkeit und -vermeidbarkeit, Datentransparenz, Zweckbindung und Erforderlichkeit – zu beachten. Die massenhafte Erfassung der Daten über die im Fahrzeug verbauten Steuergeräte und die entsprechenden Sensorinformationen lassen Rückschlüsse nicht nur auf das Produkt selbst, sondern auch auf Kontaktdaten, Fahrstil, Aufenthaltsort zu. VW-Chef Winterkorn erklärte auf dem VDA-Kongress in Hannover im März 2014 einen Besitzanspruch für all diese Informationen: »Die Daten gehören uns!«<sup>26</sup>

Aus Sicht des Verbrauchers ist dieser Ansicht klar zu widersprechen. Der Argumentation, dass es sich bei den erhobenen Daten aus dem Fahrzeug meist um rein technische Daten handelt, widerspricht die Zuordnung der Daten mit der Fahrzeug-Identifikationsnummer, die immer einen Rückschluss zumindest auf den Halter des Fahrzeugs und somit einen Personenbezug zulässt<sup>27</sup>. Die 88. Konferenz der Datenschutzbeauftragten des Bundes und der Länder am 8. und 9. Oktober 2014 in Hamburg hat hierzu in ihrer EntschlieÙung<sup>28</sup> erfreulicherweise klare verbraucherfreundliche Aussagen gemacht und sieht »die Gefährdungslage bereits im Zeitpunkt des Erfassens von Daten in den im Auto integrierten Steuergeräten und nicht erst mit deren Auslesen oder Übermitteln. Bereits diese personenbezogenen Daten geben Auskunft über Fahrverhalten und Aufenthaltsorte und können zur Informationsgewinnung über den Fahrer bzw. den Halter bis hin zur Bildung von Persönlichkeits- und Bewegungsprofilen herangezogen werden.« Hier wird nicht unterschieden zwischen technischen Daten und personenbezogenen Daten – Daten im Fahrzeug weisen hiernach regelmäßig Personenbezug auf.

Somit gilt auch im Bereich der Produktbeobachtung, dass seitens der Hersteller die Erhebung der Daten auf die Einwilligung des Nutzers/Eigentümers gestützt werden muss. Wie diese Einwilligung konkret eingeholt werden kann bedarf einer praxisgerechten Ausarbeitung. Hier könnte der Vergleich zum IT-Bereich gezogen werden, bei dem der Nutzer am PC gefragt wird, ob er das Fehlerprotokoll senden möchte. Eine Information über die gesendeten Daten ist jedenfalls unter Transparenzgesichtspunkten

26 <http://www.tagesschau.de/wirtschaft/auto212.html>.

27 Prof. Dr. jur. habil. Alexander Roßnagel, Universitätsprofessor für Öffentliches Recht, Universität Kassel »Wem gehören die Daten im Fahrzeug?« Rechtsgutachten zum Umgang mit personenbezogenen Daten in Kraftfahrzeugen i.A.d. ADAC e.V., März 2012.

28 [https://www.datenschutz-hamburg.de/uploads/media/Entschliessung\\_88.DSK\\_Datenschutz\\_im\\_Kfz.pdf](https://www.datenschutz-hamburg.de/uploads/media/Entschliessung_88.DSK_Datenschutz_im_Kfz.pdf).

erforderlich. Das Recht auf informationelle Selbstbestimmung der Bürger im und um das Kraftfahrzeug, wie dies auch in der Entschließung ausgesprochen wurde, ist auch mit der zunehmenden Vernetzung und Big Data zu gewährleisten.

**Fazit:**

Insgesamt stellen das ProdHaftG und die Haftung des Herstellers nach § 823 Abs. 1 BGB taugliche Haftungsgrundlagen dar, wenn durch Produktfehler (auch Konstruktions-, Fabrikations- und Instruktionsfehler durch den Hersteller) der teil- und hochautomatisierten Bauteile an den hiermit ausgerüsteten Fahrzeugen Schäden materieller und immaterieller Art entstehen. Insbesondere im Bereich der Hochautomatisierung (und erst recht bei der Vollautomatisierung) ist zu erwarten, dass während einer hochautomatisierten Phase auftretende Schäden regelmäßig auf einen kausal zugrunde liegenden Produktfehler in der Risikosphäre des Herstellers schließen lassen. Die Durchsetzung der Ansprüche muss auch dadurch gesichert sein, dass neben dem Hersteller auch für weitere Parteien wie z.B. Sachverständige unproblematisch Zugriff und Interpretierbarkeit der Daten gewährleistet wird.

Der Nutzer kann sich auf die bislang verbraucherfreundliche Rechtsprechung des BGH stützen. Wie sich diese weiterentwickeln wird, bleibt abzuwarten.

**2. Halterhaftung, § 7 StVG**

Der Halter haftet gem. § 7 StVG für die Betriebsgefahr des Fahrzeugs. Als Gefährdungshaftungstatbestand bezweckt § 7 StVG den Ausgleich des durch den zulässigen Betrieb eines Kfz entstandenen Schadens<sup>29</sup>. In Betrieb ist das Fahrzeug, solange es sich im Verkehr befindet und andere Verkehrsteilnehmer gefährdet. Fahrtzweck und Fahrerabsicht sind insoweit irrelevant. Ausreichend ist, dass bei einer wertenden Betrachtung das Schadensgeschehen durch das Kraftfahrzeug zumindest mitgeprägt worden ist<sup>30</sup>. Insoweit reicht ein naher zeitlicher und örtlicher Zusammenhang mit einem Betriebsvorgang oder einer Betriebseinrichtung des Kfz oder des Anhängers aus<sup>31</sup>.

Nach dem Sinn und Zweck der Norm müssen danach auch Fahrerassistenzsysteme sowie die höheren Automatisierungsstufen von § 7 StVG erfasst sein, da der Halter die Gefährdungslage durch den Betrieb des Kfz schafft.

Die Ersatzpflicht ist gem. § 7 Abs. 2 StVG ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wird. Die drei wesentlichen Elemente der »höheren Gewalt« sind dahin zusammenzufassen, dass es eines von »außen« einwirkenden, außergewöhnlichen und nicht abwendbaren Ereignisses bedarf. Ein von außen auf den Betrieb einwirkendes Ereignis liegt vor, wenn es mit dem Fahrzeugbetrieb oder

29 BGHZ 117, 337 = NJW 92, 1684.

30 NJW-RR 2008, 764; NJW 05, 2081.

31 StVG § 7 Haftung des Halters Burmann/Hefß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, Rn. 7 23. Auflage 2014.



seinen Einrichtungen nicht in einem ursächlichen Zusammenhang steht<sup>32</sup>. Hier stellt sich die Frage, ob Fälle der Cyberkriminalität, mit denen die Sicherheit der Systeme angegriffen und somit neue Gefahren im Bereich der Mobilität entstehen, unter »höhere Gewalt« fallen werden.

### **3. Haftung des Fahrzeugführers, § 18 StVG**

Nach § 18 StVG haftet auch der Fahrzeugführer, wenn er keinen Entlastungsbe-  
weis aufgrund mangelnden Verschuldens führen kann. Kfz-Führer im Sinne des  
§ 18 Abs. 1 StVG ist derjenige, der im Augenblick des Unfalls das Kfz lenkt und die  
tatsächliche Gewalt über das Steuer hat<sup>33</sup>. Hier kommt es nun auf die Einstufung des  
Systems als teil- oder hochautomatisiert an. Unter Bezugnahme auf oben genannte  
Definitionsstufen gilt:

Im Fall der Teilautomatisierung muss der Fahrer nach wie vor dauerhaft die Kon-  
trolle über das Fahrzeug bzw. das entsprechende System behalten. Die Verschuldens-  
vermutung des § 18 Abs. 1 S. 2 StVG bleibt daher unberührt.

Bei hochautomatisierten Systemen müsste der Fahrer nicht mehr dauer-  
haft überwachen, da das System für einen gewissen Zeitraum die Längs- und Quer-  
führung übernehmen würde. Im Zeitraum der Übernahme des Systems wäre somit  
nicht der Fahrer als Handelnder zu werten. Somit würde § 18 StVG in dem Mo-  
ment, in dem das System die Kontrolle übernimmt, nicht mehr greifen.

Als Folge ist anzunehmen, dass die Halterhaftung gem. § 7 StVG ab dem Auto-  
matisierungsgrad Hochautomatisierung in ihrer Bedeutung zunehmen wird.

### **4. Schutz der Verkehrsoffer über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung**

Über die Kfz-Haftpflichtversicherung sind Personen-, Sach- und Vermögensschäden  
Dritter versichert, für die u.a. Fahrzeughalter und Fahrer nach Haftpflichtbestim-  
mungen des Privatrechts haften und die beim »Gebrauch des Kfz« entstehen. Die  
Eintrittspflicht des Kfz-Haftpflichtversicherers setzt Haftung und Deckung voraus.  
Schädiger und Kfz-Haftpflichtversicherer haften für den Schaden als Gesamtschuld-  
ner. Dem Geschädigten steht gem. § 1 PflVG, § 115 Abs.1 S.1 VVG ein Direktan-  
spruch gegen den Versicherer zu.

»Gebrauch« ist – jedenfalls in der Kfz-Haftpflichtversicherung – weit auszulegen.  
Da es keine Legaldefinition gibt, bleibt abzuwarten, ob die Gerichte in Bezug auf  
die neuen Technologien und die damit verbundenen Gefahren (z.B. Hacking) den  
Begriff des Gebrauchs einschränken oder begrenzen. Aus Sicht des Verkehrsoffers ist  
hier eine weite Auslegung wünschenswert.

In der Stellungnahme des GDV zum Runden Tisch »Automatisiertes Fahren«  
heißt es: »Bereits jetzt bietet die Kfz-Versicherung auf allen Stufen des autonomen

32 StVG § 7 Haftung des Halters Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, Rn. 19 23.  
Auflage 2014.

33 StVG § 18 Haftung des Halters Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, Rn. 3,  
23. Auflage 2014.

Fahrens bis zur Hochautomatisierung vollwertigen Versicherungsschutz – unterstellt die autonomen Kfz wären zum Straßenverkehr zugelassen und bestehende Haftungslücken wären geschlossen. Dies gilt auch für teleoperiertes Fahren.«

Das Verkehrsoffer muss auch im hochautomatisierten Zustand genauso gut von der Kfz-Haftpflichtversicherung geschützt werden wie bisher, sodass der Opferschutz unabhängig von der Automatisierungsstufe in jeder Situation gewährleistet ist.

Für pflichtversicherte Fahrzeuge ist eine Begrenzung der Haftungshöchstsumme der Gefährdungshaftung für den Betrieb des Fahrzeugs nicht mehr sachgerecht, wenn Fahrzeugführer automatisierte Fahrfunktionen nutzen und ihnen vertrauen dürfen. Dies soll nachfolgendes Beispiel<sup>34</sup> zu Haftung und Schutz durch die Kfz-Haftpflichtversicherung nach dem Grad der Automatisierung auf Basis der derzeitigen Rechtslage verdeutlichen:

Pkw verursacht Verkehrsunfall. Kind ist schwerstverletzt. Pflegekosten: 11,6 Mio. €.

Pkw ist mit derzeit üblichen Versicherungssummen in der Kfz-Haftpflichtversicherung versichert (= 100 Mio. € Versicherungssumme für Personen-, Sach- und Vermögensschäden je Schadenfall – jedoch maximal 15 Mio. € für Personenschäden pro Person)

	<b>Driver only, FAS, Teilautomatisierung</b>	<b>Hochautomatisierung</b>
<b>Haftungstatbestand</b>	Verschuldensabhängige Haftung des Fahrers für Fahrfehler: §§ 823 ff. BGB – unbegrenzte Haftung	Gefährdungshaftung des Halters für das Inverkehrbringen des hochautomatisierten Kfz: § 7 StVG – Haftung bis zur Haftungshöchstsumme von 5 Mio. € nach § 12 StVG
<b>Leistung der Kfz-Haftpflichtversicherung für das Verkehrsoffer</b>	11,6 Mio. € Schaden 15 Mio. € Deckung	11,6 Mio. € Schaden 5 Mio. € Deckung
	Vollständige Deckung	Unterdeckung

Auf die weiteren interessanten Fragen, welche die Versicherungswirtschaft zum automatisierten Fahren aufwirft (u.a. Datengrundlagen über die im Fahrzeug verbauten Systeme) kann im Rahmen dieser Ausarbeitung nicht eingegangen werden.

34 Peiffer/Clermont, Haftpflichtschäden in der Kraftfahrt, Versicherungswirtschaft, 2014, Heft 10, S. 34 ff.

#### **IV. Vereinbarkeit von Teil- und Hochautomatisierung mit dem geltenden Ordnungsrecht; insbes. Straßenverkehrsrecht**

##### **1. Straßenverkehrsordnung (StVO) im Einklang mit dem Wiener Übereinkommen**

###### **a) Änderungen im WÜ**

Maßgebliche Grundlage für das deutsche Straßenverkehrsrecht, das in der StVO seinen Niederschlag gefunden hat, ist das Wiener Übereinkommen (WÜ) über den Straßenverkehr aus dem Jahr 1968. Das WÜ ist ein von 69 Staaten ratifizierter völkerrechtlicher Vertrag, der zum Ziel hat, »den internationalen Straßenverkehr zu erleichtern und die Sicherheit auf den Straßen durch die Annahme einheitlicher Verkehrsregeln zu erhöhen«<sup>35</sup>. Deutschland muss als Unterzeichnerstaat gem. Art. 3 WÜ dafür Sorge tragen, dass die Vorgaben des WÜ in nationales Straßenverkehrsrecht umgesetzt werden. Dies betrifft insbesondere die StVO.

Reformbedarf am WÜ sahen einige Unterzeichnerstaaten, u.a. Deutschland, um dem technologischen Fortschritt bei Fahrerassistenzsystemen Rechnung zu tragen. Zum einen sollte die Vereinbarkeit bestimmter Fahrerassistenzsysteme mit dem WÜ hergestellt und zum anderen Konsistenz zwischen dem WÜ und weiteren internationalen Abkommen geschaffen werden. Dies betrifft vor allem die ECE-Regeln, die verbindlich Regeln für die technische Zulassung von Neufahrzeugen festlegen und ebenfalls für Deutschland gelten. Die Zulassungsfähigkeit über die ECE-Regeln hatte teilweise zu dem widersprüchlichen Ergebnis geführt, dass die laut ECE-Regeln technischen Anforderungen nicht dem WÜ entsprochen haben.

Bislang musste gem. Art. 8 Abs. 1 WÜ »Jedes Fahrzeug ... einen Führer haben«, gem. Abs. 5 »jeder Führer ... dauernd sein Fahrzeug beherrschen« und gem. Art. 13 Abs.1 WÜ »jeder Fahrzeugführer ... unter allen Umständen sein Fahrzeug beherrschen, um den Sorgfaltspflichten genügen zu können und um ständig in der Lage zu sein, alle ihm obliegenden Fahrbewegungen auszuführen«.

Abs. 6 WÜ regelt, dass »der Führer eines Fahrzeugs ... alle anderen Tätigkeiten als das Führen eines Fahrzeugs vermeiden« muss. Konkret wird weiter die Benutzung von Telefonen ohne Freisprecheinrichtung verboten, was durch innerstaatliche Rechtsvorschriften ausgestaltet werden muss.

Das bedeutet nach WÜ in der aktuellen Fassung:

Fall 1: Fahrerassistenzsysteme sind unzulässig, wenn sie nicht vom Fahrer übersteuert werden können.

Fall 2: Systeme, die vom Fahrer übersteuert werden können, aber die Fahraufgabe auf Wunsch für einen bestimmten Zeitraum übernehmen, sind zulässig, solange der Fahrer die Kontrolle dauerhaft innehat.

Im Rahmen der 68. Sitzung der zuständigen Working Party on Road Traffic Safety (WP.1) wurde im März 2014 eine Änderung der Art. 8 und 13 des WÜ beschlossen.

---

35 [http://www.bgbl.de/banzxaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger\\_BGBI&jumpTo=bgbl277s0809.pdf](http://www.bgbl.de/banzxaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBI&jumpTo=bgbl277s0809.pdf).

Der Beschluss enthält folgende Änderungen:

Art. 8 Abs. 5 bis WÜ (nur in englischer Fassung vorliegend)

*Vehicle systems which influence the way vehicles are driven shall be deemed to be in conformity with paragraph 5 of this Article and with paragraph 1 of Article 13, when they are in conformity with the conditions of construction, fitting and utilization according to international legal instruments concerning wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles.*

*Vehicle systems which influence the way vehicles are driven and are not in conformity with the aforementioned conditions of construction, fitting and utilization, shall be deemed to be in conformity with paragraph 5 of this Article and with paragraph 1 of Article 13, when such systems can be overridden or switched off by the driver.*

Weiter wird Art. 39 Abs. 1 WÜ um einen dritten Satz ergänzt, sodass der Absatz künftig wie folgt lautet:

Art. 39 Abs. 1 neu

*Every motor vehicle, every trailer and every combination of vehicles in international traffic shall satisfy the provisions of Annex 5 to this Convention. It shall also be in good working order. When these vehicles are fitted with systems, parts and equipment that are in conformity with the conditions of construction, fitting and utilization according to technical provisions of international legal instruments referred to in Article 8, paragraph 5bis of this Convention, they shall be deemed to be in conformity with Annex 5.*

## b) Interpretation dieser Änderungen

aa) **Art. 39 Abs. 1 S. 3 WÜ neu stellt die unwiderlegliche Vermutung auf, dass die Vereinbarkeit mit dem WÜ gegeben ist, wenn die ECE-Regeln erfüllt sind.**

bb) **Die Ergänzung des Art. 8 durch Art. 8 Abs. 5bis WÜ wird derzeit diskutiert und interpretiert<sup>36</sup>. Art. 8 Abs. 5bis regelt Folgendes:**

- Art. 8 Abs. 5 bis S.1 WÜ betrifft die Zulässigkeit von Fahrzeugsystemen, die beeinflussen, wie ein Fahrzeug gefahren wird. Demnach sind alle Fahrzeugsysteme, die in die Fahrzeugführung eingreifen, zulässig und konform, wenn sie internationalen Zulassungsvorschriften entsprechen.
- Art. 8 Abs. 5 bis S.2 WÜ regelt die Fälle, in denen die Systeme nach internationalen Zulassungsabkommen nicht zulässig sind. In diesem Fall gelten die Anforderungen aus Art. 8 Abs. 5 und Art. 13 WÜ als erfüllt, wenn das Fahrzeugsystem vom Fahrer übersteuert oder ausgeschaltet werden kann.

Strittig ist, ob die dauernde Beherrschung des Systems durch den Fahrzeugführer weiterhin gegeben sein muss. Die Rechtsmeinungen gehen hierzu auseinander. Eine Ansicht, dass es möglicherweise gerade nicht mehr auf die dauernde

36 U.a. Lutz »Die bevorstehende Änderung des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr: Eine Hürde auf dem Weg zu (teil-) autonomen Fahrzeugen ist genommen!« in DAR 2014, 446 ff., so auch in NJW 2015, 119 ff.

Beherrschung und Kontrolle durch den Fahrer ankommt, wird auf eine Aussage des WP.1-Sekretariats gestützt<sup>37</sup>: »Nach Ansicht des Sekretariats ist keine Beschränkung auf Systeme ersichtlich, die der Fahrer ständig überwachen und von denen er ggf. ohne Zeitverzögerung die Kontrolle wieder übernehmen können muss. Der Gleichlauf mit dem ECE-Abkommen soll dementsprechend für jegliche neue Technologien gelten, als Beispiele werden freihändiges Fahren und Fahren ohne Pedalbetätigung (»feet-off«) genannt, sowie Assistenzsysteme, die keine Überwachung erfordern. Die Grenze wird wie hier erst bei fahrerlosen Systemen gesehen.«

Würde man dieser Ansicht folgen, könnten mit den Änderungen der technischen Zulassungsvorschriften (ECE-Regeln) Fahrzeugsysteme auf den Markt kommen, die keine dauerhafte Beherrschung erfordern. Damit würde die Tür für solche Systeme geöffnet werden, bei denen der Fahrer zwar noch vorhanden ist, aber nicht dauerhaft das System überwachen muss. Die Interpretation der Änderungen wird derzeit noch diskutiert.

### c) Auswirkungen auf nationaler Ebene

Was bedeutet das konkret für den Verbraucher im Hinblick auf sein Verhalten im Straßenverkehr?

In der StVO, in der die Verhaltensregeln des Fahrzeugführers niedergelegt sind, spiegelt sich das Wiener Übereinkommen, insbesondere Art. 8 und Art. 13, in den einzelnen Vorschriften mehr oder weniger ausdrücklich wieder.

Zentrale Vorschrift ist – als Leitregel vorangestellt – das Vorsicht- und Rücksichtnahmegebot aus § 1 StVO. Konkret gefasst sind die Anforderungen an das Verhalten in der Regelung zu Geschwindigkeit (§ 3 StVO), zum Abstandhalten (§ 4 StVO) und zum Überholen (§ 5 StVO). In § 3 Abs. 1 S.1 heißt es sogar ausdrücklich: Wer ein Fahrzeug führt, darf nur so schnell fahren, dass das Fahrzeug ständig beherrscht wird. § 23 StVO regelt die »sonstigen Pflichten von Fahrzeugführenden«: Laut Abs. 1 ist er dafür verantwortlich, dass seine »Sicht und das Gehör nicht ... beeinträchtigt werden«; dies ist konkretisiert durch Abs.1a »Wer ein Fahrzeug führt, darf ein Mobil- oder Autotelefon nicht benutzen, wenn hierfür das Mobiltelefon oder der Hörer des Autotelefons aufgenommen oder gehalten werden muss.« Hier wird Art. 8 Abs. 6 WÜ umgesetzt. § 23 Abs. 3 S. 2 StVO regelt, dass Krafträder nicht freihändig gefahren werden dürfen.

Mit dem aktuellen Rechtsrahmen für den Straßenverkehr vereinbar ist aktuell nur der teilautomatisierte Fahrbetrieb. Der Fahrer darf sich umfassend durch die Automatisierungsfunktionen bei der Fahraufgabe unterstützen lassen. Er muss dabei das Fahrzeug und den Verkehr jederzeit aufmerksam überwachen

---

37 U.a. Lutz »Die bevorstehende Änderung des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr: Eine Hürde auf dem Weg zu (teil-) autonomen Fahrzeugen ist genommen!« in DAR 2014, 450; unter Hinweis auf [www.unece.org/trans/roadsafe/wp12014.html](http://www.unece.org/trans/roadsafe/wp12014.html) Sekretariat WP.1, Item 4 (a), Presentations for the 68th session, Fol. 6.

und bei Bedarf eingreifen. Bislang ist es dem Fahrer also noch nicht gestattet, die dauerhafte Überwachung zu unterlassen oder sich gar fahrfremden Tätigkeiten zuzuwenden. Geregelt wird dies gegenwärtig durch technische Überwachungsfunktionen wie z.B. Sitzposition/-erkennung, Lenkrad (Hands on/off-Erkennung).

Mit den Änderungen des WÜ könnte es künftig möglich sein, dass über die ECE-Regeln zulässige Assistenzsysteme auf den Markt kommen, die den Fahrer mit Aktivierung des Systems von der Überwachung der Fahraufgabe entbinden könnten, was verhaltensrechtlich aber noch nicht möglich ist.

## 2. Ordnungswidrigkeiten- und Strafrecht

### a) Schuldprinzip

Das aus dem Rechtsstaatsprinzip (Art. 20 Abs. 3 GG) entwickelte Schuldprinzip lautet »Keine Strafe ohne Schuld« (»nulla poena sine culpa«). Danach werden Strafen oder strafähnliche Sanktionen gegen natürliche Personen nur verhängt, wenn der zu ahndende Rechtsverstoß dem Täter oder Teilnehmer individuell vorwerfbar ist. Voraussetzung ist im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht somit immer die vorsätzliche oder fahrlässige Handlung oder das Unterlassen einer Person.

### b) Vorliegen eines vorwerfbaren Verhaltens

Vorwerfbares Verhalten im Sinne des Ordnungswidrigkeiten- und Strafrechts ist dann gegeben, wenn der Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug hat. Im Rahmen der Teilautomatisierung ist dies gegeben: obwohl das System den Fahrer bei seiner Fahraufgabe unterstützt, muss der Fahrer dauerhaft die Kontrolle behalten (Überwachung des Systems sowie Bereithaltung zur Übernahme). Insofern wäre auch bei einem Unfall vorwerfbares Verhalten zu bejahen, wenn er seinen Pflichten nicht genügt hat.

Schwierig wird die rechtliche Würdigung in dem Fall, in dem das hochautomatisierte System die Fahraufgabe übernimmt. Denn nach dem Verschuldensprinzip ist es nicht möglich, den Fahrer für Verstöße, die das Fahrzeug während der automatisierten Fahrt begangen hat, zu bestrafen – und zwar weder nach Ordnungswidrigkeiten- noch nach Strafrecht.

Auch das Verhaltensrecht der StVO knüpft an das Handeln einer natürlichen Person an. Der Fahrzeugführer begeht bei Verstößen gegen die Vorschriften der StVO gem. § 49 StVO i.V.m. § 24 StVG eine Ordnungswidrigkeit. Dies bezieht sich aber nur auf den Fahrzeugführer, nicht auf das System.

In dem Fall, in dem sich nun ein Verkehrsverstoß – sei es eine Geschwindigkeits- oder Rotlichtverstoß – ereignet, während das System übernommen hat, gäbe es nach dem Schuldprinzip keine Verantwortlichen.

Wie dieser Situation in Zukunft Rechnung getragen werden soll, ist noch umstritten.

## V. Fazit

Automatisierter Fahrbetrieb hat ein großes Marktpotenzial, da er den Komfort und die Produktivität des Fahrers steigern kann. Es wird auch eine positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs erwartet. Der ADAC setzt sich für Nutzerfreundlichkeit und Rechtssicherheit ein<sup>38</sup>:

- Dem Fahrer muss jederzeit bewusst sein, in welcher Automatisierungsstufe sich das Fahrzeug befindet und welche Handlungs- und Überwachungsanforderungen für ihn bestehen.
- Der teilautomatisierte Fahrbetrieb erfordert die dauerhafte Überwachung durch den Fahrer. Die anhaltende Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen ist deshalb nicht gestattet. Ein kritischer Abfall der Daueraufmerksamkeit muss bei der Gestaltung teilautomatisierter Systeme ausgeschlossen werden, z.B. durch zeitliche Befristung.
- Die dauerhafte Überwachung des hochautomatisierten Fahrbetriebs durch den Fahrer ist nicht erforderlich. Hochautomatisierte Fahrfunktionen müssen deshalb nachprüfbar, technische Mindestanforderungen erfüllen. Fahrfremde Tätigkeiten sind erlaubt, solange gewährleistet ist, dass der Fahrer nach Aufforderung durch das Fahrzeug die Fahraufgabe in einer der Situation angemessenen Zeit wieder übernehmen kann. Im hochautomatisierten Fahrbetrieb ist der Fahrer bei typischem und erwartbarem Nutzerverhalten von Sanktionen und Haftungsansprüchen frei zu stellen.
- Vorhersehbarer und gefährlicher Fehlgebrauch automatisierter Fahrfunktionen (z.B. Schlafen, Verlassen des Fahrersitzes) muss durch technische Maßnahmen verhindert werden.
- Zur Klärung von Haftungsansprüchen nach Schadensfällen im automatisierten Fahrbetrieb müssen Systemhandlungen und Eingriffe des Fahrers beweissicher dokumentiert werden. Datenschutz und Datensicherheit sowie Transparenz für den Nutzer sind zu gewährleisten.

Strittig ist gegenwärtig noch, welche konkreten Anpassungen in welchen Rechtsfeldern erforderlich sind. Eine Schlüsselfrage ist die explizite Entbindung des Fahrers von der Überwachung und die damit einhergehende Möglichkeit, sich mit fahrfremden Tätigkeiten beschäftigen zu können.

Sowohl im Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr als auch in der deutschen StVO sind dafür grundlegende Änderungen erforderlich. Reformbedarf besteht weiterhin bei technischen Zulassungsregeln sowie beim Ordnungswidrigkeiten- und Strafrecht. Demgegenüber ist das deutsche Haftungs- und Versicherungsrecht wohl auf den hochautomatisierten Fahrbetrieb anwendbar.

---

38 ADAC Positionspapier »Automatisierter Fahrbetrieb« unter <http://www.adac.de/infotestrat/technik-und-zubehoer/fahrerassistenzsysteme/>.





## **Neue Promillegrenzen für Fahrradfahrer Aktuelle Forschungsergebnisse**

**Prof. Dr. rer. nat. Thomas Daldrup**  
**Bereichsleiter Forensische Toxikologie und**  
**Leiter des Alkohollabors, Institut für Rechtsmedizin,**  
**Universitätsklinikum Düsseldorf**

Die Zahl der Unfälle mit verletzten Fahrradfahrern ist seit Jahren unverändert hoch; diese liegt laut Statistik der Bundesanstalt für Straßenwesen etwa zwischen 65.000 und 78.000 Personen jährlich. Es wird daher zu Recht die Forderung erhoben, das Unfallrisiko für Fahrradfahrer zu senken. In diesem Zusammenhang wird wiederholt die Frage gestellt, ob der seit den 1980er Jahren im Strafrecht etablierte Blutalkohol-Grenzwert der sogenannten absoluten Fahrunsicherheit eines Fahrradfahrers in Anbetracht der Verkehrsentwicklung und der Zunahme unter anderem des Fahrradverkehrs noch zutreffend sein kann; dieser wurde vom Bundesgerichtshof auf der Grundlage der vor rund 30 Jahren von Schewe und Mitarbeitern durchgeführten experimentellen Untersuchungen (BA 1980, 1984) auf 1,5 ‰ plus Sicherheitszuschlag festgelegt (BGHSt 34,133). Im Auftrag und mit finanzieller Unterstützung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungsgesellschaft e.V. – Unfallforschung der Versicherer wurden deshalb zeitgemäße Versuche durchgeführt, um die Zusammenhänge zwischen der Leistungsfähigkeit eines Fahrradfahrers bei zunehmender Alkoholisierung nochmals zu überprüfen. Hierzu wurde eine Teststrecke gewählt, wie sie im Bericht von Schewe beschrieben ist. Die Fahrten fanden draußen unter den gegebenen Witterungsbedingungen (Regen, Sonne, Kälte, Wärme) sowohl bei Tageslicht als auch nachts bei Straßenbeleuchtung statt. Im Vergleich zu den Versuchen von Schewe wurden die Anforderungen an die Fahrer durch ergänzend eingebaute Elemente, so unter anderem Reaktionstest, Ablenkung, Merken eines Wortes während der Fahrt, Vorbeifahren an Hindernissen und Verhalten bei Ereignissen wie zum Beispiel ballspielende Personen auf dem Radweg deutlich erhöht. Zusätzlich wurden nicht nur die nach Trunkenheitsfahrt üblichen polizeiärztlichen Untersuchungen, sondern auch augenärztliche Untersuchungen integriert. Letztlich wurde die Versuchsdauer auf fast einen ganzen Tag ausgedehnt und die Alkoholaufnahme »gesellschaftstypisch« gestaltet. Ziel war es, Ausfallerscheinungen sowohl bei niedrigem als

auch hohem Alkoholisierungsgrad zu dokumentieren. Weiteres Ziel war es, die Teilnehmer nicht zu gefährden; es war zu verhindern, dass es bei eventuellen Stürzen oder anderen Fahrauffälligkeiten zu Verletzungen kommen könnte. Die Versuche wurden bewusst nicht im öffentlichen Verkehr durchgeführt werden, da die Risiken für alle Beteiligten als auch für andere Verkehrsteilnehmer unkalkulierbar gewesen wären. Wir wählten ein nicht öffentliches, geschütztes Gelände. Die Versuche wurden ansonsten unter Bedingungen vorgenommen, die bezüglich des Straßenbelages, der Witterungsbedingungen und der Tageszeiten – die Fahrten fanden sowohl im hellen und in der Nacht mit Straßenbeleuchtung als auch bei Sonnenschein bzw. bei Regen statt – mit dem öffentlichen Verkehrsraum übereinstimmten. Um objektive Daten zu erhalten, wurden sämtliche Versuche durch 2 Kameras kontinuierlich aufgenommen. Eine Videodokumentation fand bei Schewe nicht statt, was zu Fehlern, verursacht durch die Beobachtungsungenauigkeiten, geführt haben könnte. Auch wurde, dies im Gegensatz zu den Versuchen von Schewe, durch aufwändige Überprüfungen von Urin- bzw. Blutproben sichergestellt, dass eine von den Probanden nicht mitgeteilte, aber für die Beurteilung von Ausfallerscheinungen relevante Medikamenten- oder Drogen-Einnahme aufgedeckt wurde. Dem von uns eingereichten Versuchsplan wurde durch die Ethikkommission der hiesigen Universität zugestimmt, nachdem auch der geforderte Versicherungsschutz für alle Teilnehmer der Studie vorlag. Die praktischen Versuche fanden im Herbst 2013 statt.

## **Versuchsaufbau, Probanden und Methodik**

### **Pilotversuch und Versuchstage**

Nach Durchführung eines ca. 12-stündigen Pilotversuches mit 9 Probanden erfolgten an 5 weiteren Terminen Fahrversuche von je ca. 24 Stunden Dauer mit Probandenzahlen zwischen 13 und 18. Alle angemeldeten Teilnehmer des Projektes konnten ihre Teilnahme jederzeit und ohne Angabe von Gründen widerrufen, ohne dass dies für die Probanden mit Nachteilen verbunden war, was die Planungssicherheit der Versuche jedoch teilweise maßgeblich beeinträchtigt.

### **Alkoholkonsum**

Der Alkoholkonsum erfolgte im geselligen Rahmen auf dem nicht-öffentlichen Testgelände nach Abgabe einer Urinprobe, Durchführung eines Drogen-Schnelltestes und Ermittlung der (nüchternen) Ausgangswerte (Auffälligkeiten im Rahmen der ärztlichen Untersuchung, Fahrleistung, Schleistung). Die eigentliche Alkoholaufnahme begann um die Mittagszeit. Um 23:00 Uhr wurde der Ausschank alkoholhaltiger Getränke gestoppt, um einen weitgehenden Alkoholabbau mit Beendigung des Versuchstages (am folgenden Vormittag) zu gewährleisten. Zwar konnten die Probanden Art und Menge der zugeführten Getränke frei wählen, die angeforderten Getränke wurden jedoch mit Uhrzeit des Getränkeempfangs auf einem »Laufzettel« vermerkt.

### **Atemalkoholmessung**

Während die Probanden in individueller Geschwindigkeit Alkohol konsumierten, erfolgten regelmäßige orientierende Atemalkoholmessungen (Alcotest mittels Dräger 6510). Konnte aufgrund deren Ergebnisse davon ausgegangen werden, dass der jeweilige Zielwert der Blutalkoholkonzentration (BAK) von 0,3 ‰, 0,6 ‰, 1,2 ‰ oder 1,5 ‰ in etwa erreicht wurde, erfolgte eine Kontrolle der Atem-Alkoholkonzentration (AAK) mittels des Gerätes Dräger Alcotest 9510 DE. Ferner wurde am Folgemorgen eine AAK-Messung zur Feststellung etwaigen Restalkohols durchgeführt.

### **Erreichen eines BAK-Zielwertes**

Wenn aufgrund der festgestellten Atemalkoholkonzentration davon auszugehen war, dass einer der vorgenannten BAK-Zielwerte erreicht worden war, wurden die Untersuchungen zur Feststellung der körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit absolviert. Die Untersuchungen fanden dabei in folgender Reihenfolge statt: Ärztliche Untersuchung und venöse Blutentnahme zur Bestimmung der BAK, AAK-Bestimmung, praktischer Fahrversuch, augenärztliche Untersuchung). Im Anschluss an eine Testreihe konnte weiterhin Alkohol konsumiert werden, bis aufgrund der Alcotest-Ergebnisse erneut davon auszugehen war, dass der nächste BAK-Zielwert erreicht worden ist.

### **Untersuchung am Folgemorgen**

Zur Untersuchung des Einflusses von Restalkohol bzw. zur Untersuchung der Leistungsfähigkeit im nüchternen Zustand (jedoch nach vorangegangenem erheblichen Alkoholkonsum) erfolgte eine zusätzliche Testreihe am Folgemorgen.

### **Abbruchkriterien**

Wenn ein Proband z.B. aufgrund von Ausfällen oder Unwohlsein nicht bis zu einer BAK von etwa 1,5 ‰ trinken konnte bzw. wollte, wurde dessen individueller Endpunkt festgehalten. Wenn ein Proband alkoholbedingte Defizite zeigte, die mit dem sicheren Führen eines Fahrrades nicht mehr vereinbar waren, wie zum Beispiel erhebliche Anfahrschwierigkeiten, akutes Erbrechen, stark schwankender Gang, unterblieben weitere Fahrversuche in diesem Zustand, um kein unnötiges Verletzungsrisiko einzugehen.

### **Maßnahmen zur Verhinderung von Unfällen und Verletzungen**

Um Unfälle mit Verletzungen der Versuchsteilnehmer weitgehend auszuschließen, wurden die Versuche auf einem abgesperrten Gelände mit geeigneten Sicherheitsrädern aus dem Rehabilitationswesen (Lenkerpolsterung, tiefer Einstieg, federnde, 8 Zoll große Stützräder beidseitig des Hinterrades, die erst im Falle eines Kippvorganges aufsetzen) durchgeführt. Während aller Fahrversuche trugen die Probanden einen leichten Motorradschutzanzug mit integrierten Knie- und Ellenbogenprotektoren und einen Fahrradhelm.

### **Versuchsstrecke (Parcours)**

Der Aufbau der Versuchsstrecke erfolgte in Anlehnung an die Versuchsstrecke, die bereits von Schewe et al. für die Fahrversuche verwendet wurde:

Geradeausfahrt auf einer sich verjüngenden Fahrspur: Die 45 m lange, gerade verlaufende, ebene Fahrstrecke verjüngte sich von 2 m Breite nach 10 m Fahrstrecke auf 1,5 m, nach weiteren 10 m auf 1 m und verlief dann weitere 10 m konisch in eine 15 m lange und 0,30 m schmale Fahrspur über.

Durchfahren seitlich versetzter Tore: Nach der Geradeausfahrt waren insgesamt 6 Tore zu durchfahren, wobei der innere Abstand zwischen den Slalomstangen 1,5 m betrug.

Slalomfahrt durch in Linie aufgestellte flache Kegel (Kunststoffschalen) mit kleiner werdendem Abstand: Es waren insgesamt 10 in Reihe aufgestellte Kegel zu umfahren, die in kleiner werdendem Abstand aufgestellt waren. Zunächst 3 Kegel in Abständen von je 4 m, dann weitere 3 Kegel im Abstand von je 3 m, dann 2 Kegel mit 2 m Entfernung und am Ende ein Kegel mit einer Distanz von 1,5 m.

Dreimaliges Durchfahren eines Kreises mit einem Innenradius von 3 m und einem Außenradius von 4 m im Uhrzeigersinn.

Über den von Schewe et al. vorgegebenen Versuchsablauf hinaus wurden die nachfolgend aufgeführten Prüfstationen in den Parcours mit aufgenommen:

Reaktionstest an einer manuell einstellbaren Ampelanlage.

Aufmerksamkeitsprüfung durch Einspielen eines Wortes auf einem seitlich von der Ampelanlage angebrachten Leuchtdisplay. Dieses Wort sollte sich der Proband merken. Nach Beendigung des jeweiligen Fahrversuches wurde er nach dem Wort gefragt.

Unmittelbar nach dem Anhaltevorgang an der Ampel musste nach Umfahren von Lübecker Hütchen an einer Stopp-Linie angehalten werden.

Es wurde die Reaktion auf komplexe, unvorhersehbare Situation beobachtet, wie zum Beispiel ein in den Fahrweg rollender Ball, das Blenden mit einer Taschenlampe, Zwischenrufe oder Blockade bzw. Einengung der Fahrspur (siehe Fahrt durch die Gasse).

Zuletzt musste eine 20 m lange Gasse durchfahren werden, die von Plastiktonnen begrenzt wurde. Diese Plastiktonnen standen in Abständen von 5 m in zwei Reihen zueinander; die Gasse wies eine Breite von ca. 1,35 m auf, wobei eine einzelne Tonne – ohne Wissen des Fahrers – auch (leicht) in die Fahrspur verschoben werden konnte.

### **Drogen- und Medikamentenscreening**

Vor Testbeginn gaben die Probanden eine Urinprobe zur Untersuchung auf berauschende Mittel ab. Die Urinproben wurden immunchemisch auf Amphetamine, Benzodiazepine, Cocainmetabolite, Opiate und Cannabinoide untersucht. Zusätzlich wurden die Urinproben nach Zugabe eines inneren Standards und enzymatische Spaltung mit einem speziellen Verfahren zum Nachweis von Fremdstoffen flüssig-flüssig extrahiert und die Extrakte mittels der LC/MS auf Fremdstoffe untersucht.

### **Ärztliche Untersuchung im Rahmen der Blutentnahmen**

Vor jedem Fahrversuch fand neben einer Blutentnahme auch eine ärztliche Untersuchung analog der Untersuchung für die Polizei statt. Folgende Untersuchungen wurden durchgeführt und folgende Punkte abgefragt: Finger-Finger-Prüfung, Finger-Nasen-Prüfung, Gang geradeaus, plötzliche Kehrtwendung nach vorherigem Gehen, Pupillenweite, Bindehautveränderungen, Bewusstsein, Sprache, Denkablauf, Befinden, Stimmung, Verhalten und äußerlicher Anschein der Alkoholwirkung.

### **Augenärztliche Untersuchung**

Nach jedem Fahrversuch erfolgten augenärztliche Untersuchungen hinsichtlich der inneren und der äußeren Fusionsbreite (Angabe in Dioptrien). Mit diesem Test wurde überprüft, inwieweit der Proband in der Lage war, die Bilder, die die beiden Augen liefern, im Sehzentrum zu einem einzigen Bild zusammenzuführen. Zur Ermittlung der Fusionsbreite musste der Proband einen etwa 1,5 m entfernten Punkt an der Wand fixieren, während ihm ein Prisma vor die Augen gehalten wurde. Ermittelt wurde der Wert, ab dem der Proband nicht mehr in der Lage war, den Punkt als einen einzigen Punkt wahrzunehmen; dies entspricht dem Sehen von Doppelbildern.

Ferner wurde ein sogenannter Swinging-Test durchgeführt, bei dem der Proband den sich abwechselnd nach links und rechts bewegendem Zeigefinger des Untersuchers mit dem Zeigefinger insgesamt zehnmal berühren musste. Die hierfür benötigte Zeit wurde gestoppt.

Als weiterer Test wurde die Zeit gemessen, die zum Vorlesen eines definierten Buchtextabschnittes von etwa 50 Wörtern benötigt wurde.

### **Angebotene alkoholische Getränke**

Die Probanden hatten die freie Wahl zwischen folgenden Getränken: Altbier, Pils, Rotwein (2 Sorten), Weißwein (2 Sorten), Kornbrand (2 Sorten), Jägermeister, Rum (2 Sorten) und Wodka. Die Getränke wurden kontrolliert in fest vorgegebenen Mengen (Glasgrößen) an die Probanden an einer Bar ausgegeben.

### **Probanden**

An dem Versuch haben 37 Frauen (davon 2 an zwei Versuchen) und 41 Männer (davon 3 an zwei Versuchen) im Alter zwischen 18 und 53 Jahre teilgenommen; insgesamt fanden somit 39 Fahrzyklen mit Frauen als Probanden und 44 Fahrzyklen mit Männern als Probanden statt. Der Altersmedian lag bei den Männern bei

26 Jahren und bei den Frauen bei 23 Jahren. Alle waren ausreichend geübte Fahrradfahrer, hatten ein ärztliches Gesundheitszeugnis vorgelegt, hatten Erfahrungen im Konsum mit Alkohol, jedoch keine Alkoholabhängigkeit in der Vorgeschichte. Die Probanden durften vor dem Nüchternversuch den Parcours beliebig oft durchfahren; sie trugen hierbei bereits die Schutzkleidung, um auch ein Fahrgefühl unter den Versuchsbedingungen zu erlangen. Hierbei wurde die als optimal empfundene Sattelhöhe ermittelt; diese wurde dann später bei allen Fahrradversuchen exakt wieder eingestellt. Sobald ein Proband mitteilte, dass er das Fahrrad und den Parcours problemlos beherrscht, wurde der Nüchternversuch durchgeführt.

### **Auswertung**

Die Auswertung des Fahrverhaltens wurde anhand des Videomaterials vorgenommen. Es wurden folgende 3 Fehlertypen unterschieden: Koordinationsfehler, Konzentrationsfehler und Reaktionsfehler.

Zu den Koordinationsfehlern wurden gezählt: Berührung oder Überfahren einer Spurbegrenzungslinie. Berühren, Auslassen oder Umwerfen von Hindernissen. Absetzen eines oder beider Füße an nicht vorgesehener Stelle. Schwierigkeiten beim Anfahren. Fahren in Schlangenlinien.

Als Konzentrationsfehler wurde gewertet: inadäquates Verhalten an der Lichtzeichenanlage oder an der Stopp-Linie. Vergessen oder fehlerhafte Wiedergabe des während des Fahrversuches eingeblendeten Wortes.

Zu den Reaktionsfehlern wurden gezählt: inadäquate Reaktion auf das während der Fahrt auftretende »überraschende« Ereignis.

Die einzelnen Fehler wurden gewichtet und mit folgenden Punktwerten versehen:

#### 0,5 Fehlerpunkte:

Eingeblendetes Wort teilweise richtig wiedergegeben

#### 1 Fehlerpunkt:

Berühren eines Lübecker Hütchens, eines Kegels, einer blauen Tonne beim Durchfahren der Gasse oder einer Slalomstange

Das Absetzen eines Fußes oder beider Füße an nicht vorgesehener Stelle

Fahren in leichten Schlangenlinien

Fahren bei gelber Ampel

Warten bei grüner Ampel ohne ersichtlichen Grund

Eingeblendetes Wort vergessen, nicht abgelesen oder falsch wiedergegeben

#### 2 Fehlerpunkte:

Überfahren der Begrenzungslinie auf gerader Strecke oder im Kreisverkehr

Umwerfen einer Slalomstange oder eines Lübecker Hütchens

Auslassen eines Hindernisses

Anfahrsschwierigkeiten

Fahren in deutlichen Schlangenlinien

Überfahren eines Kegels oder der Stopplinie

### 3 Fehlerpunkte:

- Verlassen der Spur auf gerader Strecke oder im Kreisverkehr
- Umwerfen einer blauen Tonne beim Durchfahren der Gasse
- Fahren bei roter Ampel

Weiterhin wurde für jede zu viel oder zu wenig gefahrene Runde im Kreisverkehr – Vorgabe war 3 Runden – je ein Fehlerpunkt vergeben.

## **Ergebnisse**

### **Ergebnisse des Drogen- und Arzneimittelscreenings**

Bei 3 Probanden konnte auch durch die Untersuchung der Blutproben ein Konsum von Cannabis festgestellt werden; die Tetrahydrocannabinol-Konzentrationen lagen zwischen 0 und 1,2 ng/ml. Bei keinem der 3 Probanden wurden Hinweise auf einen Rauschzustand erhalten; es wurde beschlossen, diesen 3 Probanden die Teilnahme an den Fahrversuchen unter Vorbehalt zu erlauben. Ansonsten wurden bei einem Probanden ein blutdrucksenkendes Medikament und bei einem weiteren Probanden zwei Psychopharmaka aufgefunden. Die Ergebnisse des Medikamentenscreenings lagen erst nach Abschluss der Fahrversuche vor.

### **Ergebnisse der ärztlichen Untersuchungen im Rahmen der Blutentnahmen**

In die Auswertung wurden sowohl die Angaben der Probanden zu ihrem Befinden als auch die Untersuchungsergebnisse zu den oben erwähnten Tests einbezogen. Um eine statistische Auswertung möglich zu machen, wurde ein Punktesystem eingeführt, wobei eine hohe Punktzahl bei entsprechender Auffälligkeit bzw. entsprechende Ausfallerscheinungen vergeben wurde. So wurde beispielsweise der sichere Gang mit dem Punktwert 0, der schleppende Gang mit dem Punktwert 1 und der schwankende oder torkelnde Gang mit dem Punktwert 2 bewertet.

### **Ergebnisse der augenärztlichen Untersuchungen**

Bei dem sogenannten Swinging-Test konnte kein Zusammenhang zwischen der Alkoholisierung und der benötigten Zeit, den sich bewegenden Zeigefinger des Augenarztes zehnmal zu berühren, festgestellt werden. Hingegen nahm die Zeit, die zum Vorlesen des definierten Textabschnittes benötigt wurde, mit steigender BAK zu. Es zeigte sich ferner eine lineare Abnahme der gesamten Fusionsbreite, wobei die Probanden ab einer BAK von 1,2 ‰ eine signifikant niedrigere Fusionsbreite als im nüchtern Versuch aufwiesen.

### **Ergebnisse der Fahrversuche**

Bei 9 Probanden wurden die Fahrversuche vorzeitig abgebrochen. Ein Proband, der zusätzlich unter Cannabiseinfluss stand, zeigte beim Durchfahren des Slalomparcours Zeichen von Fahrunfähigkeit (BAK: 1,6 ‰). Ein weiterer Proband zeigte

Anfahrtsschwierigkeiten nach dem Anhalten an der Lichtzeichenanlage (BAK 1,81 ‰), ein weiterer Proband durfte am letzten Fahrversuch aufgrund starker alkoholbedingter Ausfallerscheinungen nicht teilnehmen (BAK: 1,95 ‰). 4 Probanden klagten über Unwohlsein und brachen deshalb nach dem 3. Fahrversuch (BAK 0,46 ‰ und 0,82 ‰) bzw. nach dem 5. Fahrversuch ab (BAK 1,04 ‰ und 1,45 ‰). 2 Probanden mussten nach dem 4. Fahrversuch aufgrund aggressiver Verhaltensweise vom weiteren Versuchsablauf ausgeschlossen werden; sie wurden zu ihren Wohnanschriften begleitet (BAK 1,53 ‰ und 2,23 ‰). Alle übrigen Probanden haben alle vorgesehenen Fahrversuche durchgeführt.

Für die Beurteilung der Fahrsicherheit unter Berücksichtigung der Eigen- und Fremdgefährdung sind insbesondere die unter den Koordinationsfehlern subsumierten Auffälligkeiten und Ausfallerscheinungen von besonderer Relevanz. Es zeigte sich, dass in der Gesamtzahl der Probanden die Fehlerzahl insbesondere ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 ‰ zunahm. Noch deutlicher wurde dies, wenn man die Fahrleistung im nüchternen Zustand in Relation zu den Fahrleistungen mit zunehmender Alkoholisierung setzte. Es zeigte sich, dass insgesamt bereits eine geringe Alkoholisierung zu einer Verschlechterung der Fahrleistung führt. Andererseits zeigte sich jedoch auch, dass einige auch bei Blutalkoholkonzentrationen bis 1,4 ‰ in der Lage sind, das Niveau ihrer Leistung beim Nüchternversuch zu halten.

### Diskussion

Für die Beurteilung der Fahrsicherheit unter Berücksichtigung der Eigen- und Fremdgefährdung sind insbesondere die unter den Koordinationsfehlern subsumierten Auffälligkeiten und Ausfallerscheinungen von besonderer Relevanz. Es zeigte sich, dass in der Gesamtheit der Probanden die Fehlerzahl insbesondere ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 ‰ zunahm. Noch deutlicher wurde dies, als man die Fahrleistung im nüchternen Zustand in Relation zu den Fahrleistungen mit zunehmender Alkoholisierung setzte. Insgesamt gesehen führte bereits eine geringe Alkoholisierung zu einer Verschlechterung der Fahrleistung. Andererseits zeigte sich jedoch auch, dass einige Probanden auch bei Blutalkoholkonzentrationen von bis zu 1,4 ‰ in der Lage sind, das Niveau ihrer Leistung beim Nüchternversuch zu halten; einige wenige Probanden lagen hinsichtlich ihrer Auffälligkeiten sogar bei Werten  $\geq 1,6$  ‰ noch innerhalb des Bereichs des durchschnittlichen Ausgangsniveaus aller nüchternen Versuchsteilnehmer.

Ein wesentlicher Unterschied zu den von Schewe et al. durchgeführten Versuchen war die Art der Alkoholaufnahme. Während bei Schewe et al. größere Alkoholmengen in standardisierter Form bereits am Vormittag aufgenommen wurden, erfolgte der Alkoholkonsum in hiesigem Versuchsaufbau erst ab dem Nachmittag, wobei sowohl Alkoholart, Alkoholmenge als auch Trinkgeschwindigkeit individuell variiert werden konnten. Ferner war die Möglichkeit zu einer beliebigen Nahrungsaufnahme gegeben. Bekanntermaßen wird der Alkohol am Vormittag bzw. Morgen schlechter, in den Abendstunden und bei gleichmäßiger, zeitlich gestaffelter Aufnahme hingegen besser vertragen. Die gleichzeitige Nahrungsaufnahme führt dabei zusätzlich zu einer Verzögerung der Resorption.



Bei der Beurteilung der oben ausgeführten Ergebnisse der Fahrradversuche in alkoholisierten Zustand müssen einige grundsätzliche Überlegungen angestellt werden: Der Versuchsaufbau ist sowohl in Bezug auf die Höhe der erreichten Blutalkoholkonzentration als auch in Bezug auf den zu bewältigenden Parcours an die Grenzen des ethisch Vertretbaren gegangen. Bei den Probanden handelte es sich – in Analogie zu den von Schewe et al. durchgeführten Fahrversuchen – um ausschließlich gesunde und motivierte Probanden, die sich ganz überwiegend in einem jüngeren Lebensalter befanden. Das verwendete Fahrrad durfte so lange zu Übungszwecken verwendet werden, bis sich der jeweilige Proband auf dem Fahrrad sicher gefühlt und die Fahrstrecke verinnerlicht hatte. Zwar wurde ein für den Probanden nicht vorhersehbares, komplexes Ereignis in die Teststrecke eingebaut, das eine komplexe Reaktion des Probanden erforderlich machte, eine echte Gefahr konnte aus Sicherheitsgründen in den Versuchsablauf jedoch selbstverständlich nicht integriert werden.

Des Weiteren ist bei der Auswertung grundsätzlich die Frage zu stellen, wie man bestimmte Auffälligkeiten bzw. Fahrfehler wichtet. Bekanntermaßen gefährdet der Radfahrer, zumal wenn er keinen Fahrradhelm trägt, in erster Linie sich selbst und in zweiter Linie fremde Personen. Dennoch ist es selbstverständlich möglich, dass ein Radfahrer einen anderen Verkehrsteilnehmer in eine Verkehrssituation bringt, in der dieser sich einer riskanten Situation ausgesetzt sieht oder in der es zu einer direkten Kollision kommt. Unter diesem Gesichtspunkt erfolgte von uns die Klassifikation in »grobe« und »allgemeine« Fahrfehler, da für die groben Fahrfehler (zum Beispiel vollständiges Verlassen der vorgegebenen Fahrspur) die unmittelbare Herbeiführung einer riskanten Verkehrssituation auch für andere Verkehrsteilnehmer angenommen werden kann.

Zusammenfassend lassen die durchgeführten Versuche u.a. folgende wesentlichen Aussagen zu:

Mit Ausnahme der insgesamt eher selten stattgehabten »groben« Fahrfehler, bei denen erst ab einer BAK von mehr als 0,8 ‰ eine signifikante Zunahme im Vergleich zum Nüchternzustand vorlag, konnte für die allgemeinen Fahrfehler ebenso wie für die alkoholbedingten Auffälligkeiten, die sich aus dem ärztlichen Bericht anlässlich der Blutentnahmen ergaben, eine signifikante Zunahme spätestens bei BAK oberhalb 0,2 ‰ festgestellt werden. Mit steigender Blutalkoholkonzentration nehmen die alkoholbedingten Auffälligkeiten in Bezug auf Fahrfehler, auf die im ärztlichen Bericht dokumentierten Ausfälle und hinsichtlich der (nachlassenden) Fusionsbreite zu. Nicht bestätigt werden konnten hingegen die Ergebnisse von Schewe et al., dass ab einer BAK von etwa 1,5 ‰ jeder Fahrradfahrer nicht mehr in der Lage ist, sein Fahrzeug sicher zu führen. Ein konkreter, anhand alkoholbedingter Fahrauffälligkeiten statistisch belegter BAK-Grenzwert für die Einführung einer Ordnungswidrigkeit, anlog zu der 0,5‰-Grenze für Kraftfahrzeugfahrer, wurde bisher nicht festgestellt. Hierfür bedarf es einer weiteren genauen Auswertung der im Rahmen der Fahrradstudie erhobenen Versuchsergebnisse.

Danksagung: Neben den Hauptautoren dieser Studie (siehe u.a. BA 52, 1-9) danke ich auch allen übrigen Mitwirkenden, die zum Gelingen dieses ehrgeizigen Projektes beigetragen haben.



## Die 1,1 Promille-Grenze für Radfahrer – ein Vorschlag des ADFC

**Roland Huhn**

**Rechtsreferent, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club – Bundesgeschäftsstelle, Berlin**

Bundesweit sind alkoholauffällige Radfahrer in das Blickfeld der Presse und der Verkehrssicherheitsarbeit gelangt. Straßenverkehrsbehörden ordnen jährlich mehrere tausend Radfahrverbote gegen alkoholauffällige Radfahrer an, der Deutsche Verkehrssicherheitsrat, die Verkehrswacht und die Gewerkschaft der Polizei fordern, die Promillegrenze für Radfahrer deutlich zu senken. Eine prämierte Bachelor-Arbeit aus Nordrhein-Westfalen (Roeßink, Brauchen wir eine neue Promillegrenze für Radfahrer?) stellte von 2010 auf 2011 eine Zunahme von Fahrradunfällen unter Alkoholeinwirkung fest. Sie diente der Innenministerkonferenz 2013 zusammen mit weiteren Untersuchungsergebnissen als Grundlage eines bundesweiten Verkehrslagebilds. »Wir sind uns einig, dass sich etwas tun muss«, sagte Nordrhein-Westfalens Innenminister Ralf Jäger und Vorsitzender der IMK im Juni 2014. Und auch die Justizministerkonferenz hat im Herbst 2014 eine beim Radfahren auftretende Gefährdung im Zusammenhang mit Alkohol im Straßenverkehr festgestellt.

Ist Alkohol ein wesentlicher und sogar zunehmender Faktor bei Fahrradunfällen? Und wie lauten die Gesetze, deren Verschärfung verlangt wird?

Kfz-Führer:	
	• 1,1 Promille: Absolute Fahruntüchtigkeit (Straftat)
	• 0,5 Promille: Gefahrengrenzwert (Ordnungswidrigkeit)
	• Alkoholverbot: Fahrenfänger; Fahrer von Taxis, Linienbussen und Gefahrguttransporten (Ordnungswidrigkeit)
Radfahrer:	
	• 1,6 Promille: Absolute Fahruntüchtigkeit (Straftat)
	• Kein Gefahrengrenzwert

Für beide gilt:	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ab 0,3 Promille und Fahrfehlern: Relative Fahruntüchtigkeit (Straftat)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1,6 Promille mit Kraftfahrzeug oder Fahrrad: Überprüfung der Kraftfahr- oder Radfahreignung (MPU)</li> </ul>

*Tabelle: Alkoholgrenzwerte für Kraft- und Radfahrer*

Nach § 316 Strafgesetzbuch (StGB) wird bestraft, wer infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, ein Fahrzeug sicher im Verkehr zu führen. Das gilt nicht nur für Kraftfahrzeuge – auch das Fahrrad ist ein Fahrzeug. Der Gesetzgeber hat keinen Promillewert für die Fahruntüchtigkeit festgelegt. Die Bewertung durch die Rechtsprechung fällt für Kraftfahrer und Radfahrer unterschiedlich aus. Kraftfahrzeugführer gelten ab einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,1 Promille als »absolut« fahruntauglich. Die Zahl setzt sich aus einem Grundwert von 1,0 Promille und einem Sicherheitszuschlag für Messungenauigkeiten zusammen. Grundwert und Sicherheitsmarge lagen bis 1990 etwas höher (1,3 Promille) und wurden dann vom Bundesgerichtshof auf die heute gültige Schwelle herabgesetzt.

Für Radfahrer hat der BGH die absolute Fahruntauglichkeit 1986 mit 1,7 Promille angenommen (Grundwert 1,5 und Sicherheitszuschlag 0,2 Promille). Da der Zuschlag wegen verfeinerter Messmethoden inzwischen auf 0,1 reduziert ist, gehen die Gerichte heute von einem Grenzwert von 1,6 Promille aus. Wer die unterschiedlichen Grenzen für Kraft- und Radfahrer einfach egalieren will, übersieht zwei Dinge: Eine Änderung fällt nicht in die Zuständigkeit des Gesetzgebers, und die Rechtsprechung wäre auf neue medizinische Erkenntnisse angewiesen, die nahelegen, dass die sichere Beherrschung von Kfz und Fahrrädern gleich hohe Anforderungen an den Fahrer stellt. Solche Forschungsergebnisse sind nicht in Sicht. Zwar fanden die verkehrsmedizinischen Versuche mit Radfahrern, die den 1,6 Promille zugrunde liegen, bereits in den frühen achtziger Jahren statt. Der Grenzwert für Kraftfahrer ist aber noch älter und wird trotz schnelleren und dichteren Straßenverkehrs nicht in Zweifel gezogen.

Trotzdem ist die Frage berechtigt: Sind 1,6 Promille für Radfahrer nicht »zu viel«? Die Rechtsprechung benötigt für die Bestrafung wegen Fahrsicherheit einen Beweiswert, ab dem mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit niemand mehr sicher Rad fahren kann. Gerade deshalb unternahm der Gießener Rechtsmediziner Prof. Günter Schewe vor 30 Jahren seine Fahrversuche mit »jungen, gesunden, trinkgewohnten Probanden«. Bei diesen Radfahrern stieg die Fehlerquote ausnahmslos und »im allgemeinen erheblich« erst bei 1,5 Promille. Mit dem Zuschlag für Messfehler ergab das die heute gültigen 1,6 Promille.

Umgekehrt ist Radfahren bis zu diesem Wert aber nicht sicher, im Gegenteil: 1,6 Promille BAK gelten als ein sehr hoher Wert. Wer nicht erheblich an Alkohol gewöhnt ist, kann bei dieser Alkoholisierung sein Fahrrad nicht wiederfinden, aufschließen

oder besteigen – vom Fahren ganz zu schweigen. Eine Angabe, wieviel man trinken muss, um an die Grenze zu gelangen, wäre unseriös, weil die Berechnung von vielen Faktoren wie Alkoholmenge, Körpergewicht, Geschlecht und Trinkdauer abhängt. Eindeutig lässt sich sagen: Mehr als 1 Promille gehen über einen leichten Rausch hinaus und werden bei geselligen Anlässen nur selten erreicht.

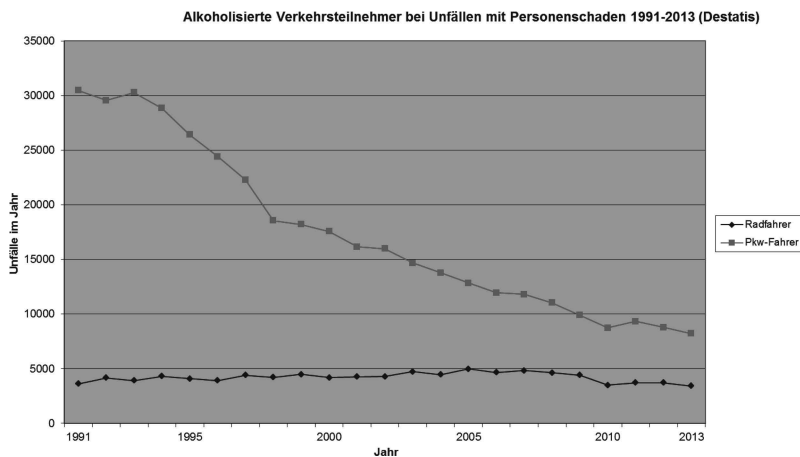
Wer unterhalb des absoluten Grenzwerts als Radfahrer alkoholisiert durch Fahrfehler auffällt, macht sich ebenfalls strafbar. Darauf wies zuletzt die Justizministerkonferenz im Herbst 2014 hin: *»Da nach derzeitiger Rechtslage eine Strafbarkeit bei alkoholbedingten Ausfallerscheinungen bereits ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,3 Promille in Betracht kommt, sehen die Justizministerinnen und Justizminister allerdings keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf.«* Diese Aussage beschreibt die Theorie. Praktisch spielt die relative Fahrunsicherheit in der Arbeit von Polizei und Justiz keine Rolle. Das ist so nicht aus der Strafverfolgungsstatistik zu § 316 StGB herauszulesen, weil absolute und relative Fahruntüchtigkeit nicht unterschiedliche Tatbestände sind, sondern unterschiedliche Formen des Nachweises der Straftat, die in dieser Statistik nicht festgehalten werden. Es lassen sich keine veröffentlichten Urteile finden, in denen Radfahrer wegen auffälliger Fahrweise ohne Unfall unterhalb von 1,6 Promille BAK bestraft worden wären. Bei Radfahrern stößt der Nachweis der Fahrunsicherheit durch Fahrfehler mit BAK-Werten unter 1,6 Promille auf große Schwierigkeiten.

Als alkoholtypische Fahrfehler von Autofahrern nennt der Freiburger Mediziner Prof. Michael Bohnert: *»Beim Anfahren wird vergessen, das Licht einzuschalten. Richtungsänderungen werden nicht oder falsch angezeigt. Es wird in Schlangenlinien oder verkehrt durch Einbahnstraßen gefahren.«* Man könnte noch das Missachten roter Ampeln hinzunehmen. Auf Radfahrer lassen sich diese Indizien nicht so einfach übertragen. Ein Rechtsanwalt, der einen nach § 316 StGB mit weniger als 1,6 Promille angeklagten Radfahrer zu verteidigen hat, kann sich die verbreiteten Vorurteile gegen Radfahrer zunutze machen. Er wird argumentieren, dass der von der Polizei beobachtete Fahrfehler seines Mandanten nicht alkoholtypisch sei, sondern häufig auch von nüchternen Radfahrern begangen werde. Damit könne dieser Verkehrsverstoß eine alkoholbedingte Fahrunsicherheit nicht beweisen, so dass der Radfahrer freizusprechen sei. Diese Verteidigungsstrategie verspricht Aussicht auf Erfolg, denn bei nüchternen Fahrern verbreitete Verkehrsverstöße lassen keinen Schluss auf eine alkoholbedingte Fahrunsicherheit zu. Für einen sicheren Nachweis der Fahrunsicherheit sind alkoholtypische Ausfallerscheinungen erforderlich. Denn selbstverständlich unterlaufen Fahrfehler auch nüchternen Fahrern. Die Rechtsprechung geht von einem statistischen Ansatz aus: Je seltener ein Fahrfehler von einem nüchternen Fahrer gemacht wird und je häufiger dieser Fahrfehler von alkoholisierten Fahrern begangen wird, desto eher ist die Annahme gerechtfertigt, der Fehler wäre dem Täter im nüchternen Zustand nicht unterlaufen (OLG Köln NZV 1995, 454; BGH NZV 1995, 301). Entsprechend taugen die besonders häufig beklagten fahrradtypischen Verkehrsverstöße nicht als Indiz für alkoholbedingt unaufmerksames oder sorgloses Verhalten.

Die Polizei hält diese Lage aus Gründen der Prävention für unbefriedigend. Sie kann einen angetrunkenen Radfahrer unterhalb des absoluten Grenzwerts in der Regel nicht von der Weiterfahrt abhalten und hat außer gutem Zureden keine Handlungsoption. In der Praxis ist die relative Fahruntüchtigkeit von Radfahrern bedeutungslos.

Weil das Führen eines Fahrzeugs mit zunehmenden Alkoholwerten umso gefährlicher wird, je mehr man sich der absoluten Grenze nähert, gibt es für Kraftfahrer einen weiteren Grenzwert. Vor die absolute Grenze von 1,1 Promille hat der Gesetzgeber einen Gefahrgrenzwert von 0,5 Promille gesetzt (bis 1998 waren es 0,8 Promille). Wenn der absolute Grenzwert aus Rechtsgründen nicht unter 1,6 Promille sinken kann – kann man dann nicht wenigstens auch für Radfahrer eine zusätzliche Warnschwelle mit Bußgeldandrohung setzen?

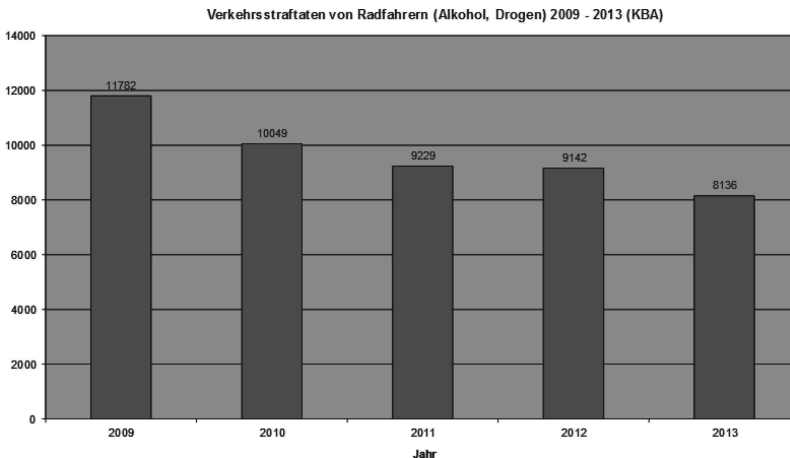
Dafür spricht einiges. Ein erhöhtes Unfallrisiko beim Radfahren unter Alkohol ist nicht von der Hand zu weisen. Von 1995 bis 2005 war die Zahl der verunglückten Radfahrer unter Alkoholeinfluss auf fast 5.000 im Jahr gestiegen; seitdem sinkt sie wieder. 2013 wurden noch 3.432 verletzt oder getötet. Weitaus stärker ist die Zahl verunglückter alkoholisierter Autofahrer zurückgegangen. Wenn man 2009 beide Kurven fortgeführt hätte – die der Radfahrer als waagerechte, die der Autofahrer als gleichmäßig fallenden Linie -, dann hätten sie sich im Jahr 2015 getroffen. Es ist anders gekommen, weil die erfreuliche Entwicklung bei den Pkw-Fahrern 2011 ins Stocken geraten ist. Erstmals seit zwanzig Jahren war eine Zunahme zu verzeichnen. Dagegen hat die Zahl der Alkoholunfälle von Radfahrern sich seit 2010 auf deutlich unter 4.000 stabilisiert.



Grafik: Alkoholisierter Verkehrsteilnehmer bei Unfällen mit Personenschaden

Die Rückgänge werden auf die 1998 eingeführte 0,5 Promille-Grenze und auf das strikte Alkoholverbot für Fahranfänger seit 2007 zurückgeführt. Bei abnehmenden Kfz-Unfällen unter Alkohol steigt der relative Anteil der Radfahrer an allen Alkoholunfällen. Ein Grund dafür dürften die Unfälle mit Personenschaden als Berechnungsgrundlage sein: Die Sicherheitstechnik moderner Pkw schützt auch betrunkene Fahrer, die nicht in der Statistik erscheinen, wenn sie unverletzt aus dem Unfallauto steigen. Das allein reicht als Erklärung aber nicht aus, denn der Rückgang der Verletztanzahlen ist bei den Kfz-Unfällen mit Alkohol noch stärker als bei den Kfz-Unfällen insgesamt. Weniger stark, aber immer noch deutlich sichtbar ist die Verhaltensänderung bei den alkoholisierten Radfahrern. Die Linie ab 2010 bildet für jedes Jahr etwa tausend unter Alkoholeinwirkung verunglückte Radfahrer weniger ab als in den Jahren zuvor.

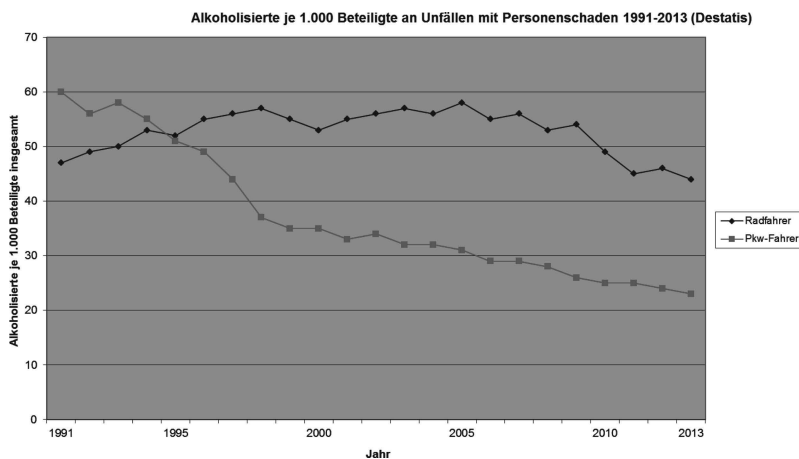
Zwei weitere Statistiken stützen die Folgerung, dass sich darin eine Verhaltensänderung zeigt: Von 2009 bis 2013 wurden 31 Prozent weniger Radfahrer wegen Fahrens unter Alkohol oder Drogen verurteilt (Rückgang von 11.782 auf 8.136 dieser Verkehrsstraftaten). Trotz des großen Dunkelfelds bei Alkoholdelikten im Straßenverkehr spricht dies für einen tatsächlichen Rückgang und nicht dafür, dass weniger kontrolliert wurde. Eher scheint es nach Zeitungsberichten so zu sein, dass die Polizei sich verstärkt um angetrunkene Radfahrer kümmert.



*Grafik: Alkohol-Verkehrsstraftaten von Radfahrern*

Der Anteil betrunkenen Radfahrer an Alleinunfällen ging ebenfalls zurück. Nach einer Sonderauswertung des Statistischen Bundesamts für den ADFC ist er drei- bis viermal so hoch wie an den übrigen Fahrradunfällen, sank aber seit 2006 durchgängig von 20,8 auf 17,4 Prozent im Jahr 2010. Eine Zunahme von Fahrradunfällen mit Alkoholbeteiligung ist nicht festzustellen.

Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit kann es aber nicht sein, die Zahl der Unfälle auf einem bestehenden Niveau zu halten, sondern gegen klar erkannte Unfallursachen anzugehen. Radfahren unter Alkoholeinwirkung ist eine davon. Bei Weitem nicht die wichtigste, aber unter den Unfällen, bei denen Radfahrer die Hauptverursacher waren, nehmen Alkoholunfälle die vierte Stelle ein.



Grafik: Alkoholisiertere je 1.000 Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden

Radfahrer wiesen mit einem Anteil von 4,4 Prozent der Unfälle mit Personenschaden unter Alkohol beinahe die höchste Quote auf. Nur in der Gruppe der Mofa- und Mopedfahrer ist die Rate der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinwirkung noch höher. Bei den Autofahrern war dieser Anteil mit 2,3 Prozent nur halb so hoch. Zuletzt 1995 waren die Quoten der Alkoholunfälle mit Verletzten oder Getöteten bei Rad- und Autofahrern gleich hoch. Seitdem hat der Anteil der Alkoholunfälle bei den Pkw-Fahrern zunächst stark und seit 1998 kontinuierlich abgenommen. Bei den Radfahrern schwankte er lange in einem Bereich zwischen 5 und 6 Prozent. Seit 2010 ist dieser Wert unter 5 Prozent gefallen.

Wenn es gelänge, die Quote der Alkoholunfälle im Radverkehr auf die der Autofahrer zu reduzieren und damit etwa zu halbieren, wären das etwa 1.700 Fahrradunfälle weniger im Jahr. Selbst eine Verringerung des Abstands um die Hälfte würde jedes Jahr mehreren hundert Radfahrern Verletzungen oder sogar den Tod ersparen.

Auch wenn im Durchschnitt weniger als einer von 20 verunglückten Radfahrern unter Alkoholeinwirkung stand, ist das Unfallrisiko erhöht. Solche Unfälle haben auch schwerere Folgen. So sind Gesichtsverletzungen bei Alkoholunfällen dreimal so häufig wie bei nüchternen Radlern. Von einem Gefahrgrenzwert für Radfahrer darf man ähnlich positive Wirkungen wie von der 0,5 Promille-Grenze für Kraftfahrer erwarten:



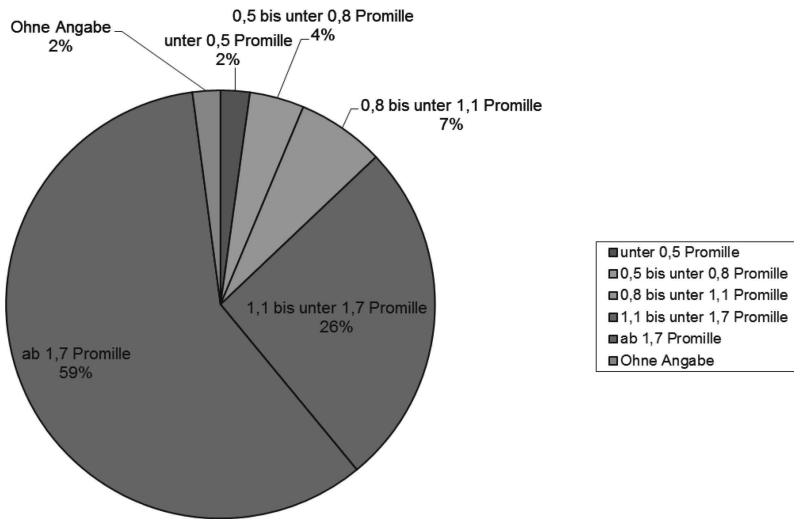
Weniger Alkoholfahrten und -unfälle, langfristig ein Rückgang der durchschnittlichen Alkoholpegel bei Verunglückten, weniger verletzte und getötete Radfahrer. Spricht das dafür, den Gefahregrenzwert ebenfalls bei 0,5 Promille anzusetzen?

Ein einheitlicher Gefahregrenzwert für alle Fahrzeugführer (»gleiches Recht für alle«) erscheint auf den ersten Blick plausibel und ist in manchen Staaten die Regel. In Deutschland wird dieser Ansatz selbst innerhalb der Kraftfahrzeugführer nicht angewandt. So wurde 2007 das Alkoholverbot für Fahranfänger eingeführt, weil ihr Unfallrisiko stark erhöht ist (§ 24c Straßenverkehrsgesetz). Schon länger bestehen weitere Alkoholverbote für das Betriebspersonal von Buslinien, für Taxifahrer und für Fahrer von Gefahrguttransporten. Der Gesetzgeber berücksichtigt damit die gesteigerte Gefahr für die Fahrgäste oder für die Allgemeinheit.

Beim Fahrrad ist das Gefahrenpotenzial deutlich geringer als beim Kraftfahrzeug. Das gilt ganz besonders für die Fremdgefährdung. Verkehrsmedizin und Rechtsprechung gehen außerdem davon aus, dass ein Fahrrad weniger hohe Anforderungen an seinen Fahrer stellt als ein Kraftfahrzeug. Das Straßenverkehrsrecht bestätigt dies indirekt: Es verlangt keine Fahrerlaubnis, und schon Kinder dürfen ohne ein festgesetztes Mindestalter Rad fahren. Eine Grenze von 0,5 Promille für Radfahrer würde voraussichtlich von der Bevölkerung nicht akzeptiert. Die gesellschaftliche Akzeptanz – verstanden als Befolgung aus Einsicht – ist aber besonders wichtig bei einem Delikt, das schwer zu kontrollieren ist. Angeblich wird nur eine von 600 Kfz-Fahrten unter Alkoholeinfluss entdeckt.

0,5 Promille als Bußgeldtatbestand wären unnötig niedrig. Von den alkoholisierten Radfahrern verunglücken 85 % mit 1,1 Promille oder mehr und nur 11 % mit einer BAK zwischen 0,5 und 1,1 Promille.

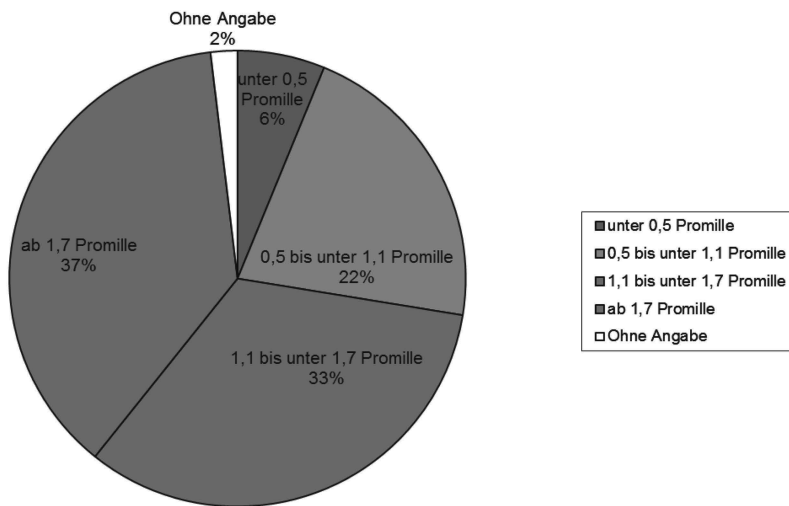
**BAK-Werte verunglückter Radfahrer unter und ab 1,1 Promille (2009-2013, Destatis)**



Grafik: BAK-Werte verunglückter Radfahrer 2009–2013

Bei den alkoholisierten Autofahrern verursacht dagegen schon diese geringere Alkoholisierung 22 Prozent der Unfälle. Das spricht gegen eine völlige Gleichbehandlung.

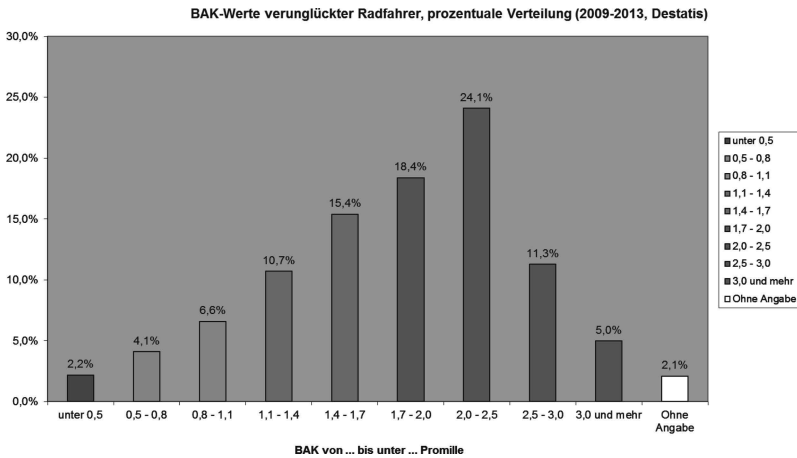
**BAK-Werte verunglückter Pkw-Fahrer unter und ab 1,1 Promille (2013, Destatis)**



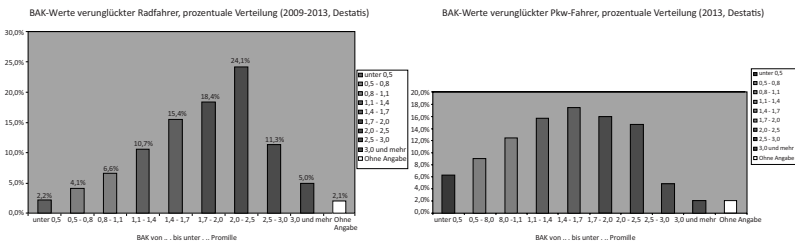
Grafik: BAK-Werte verunglückter Pkw-Fahrer 2013

Außerdem verunglücken auffällig viele der alkoholisierten Radfahrer erst bei BAK-Werten ab 2,0 Promille, fast ein Viertel von ihnen mit 2,0 bis 2,5 Promille. Man kann sich darüber empören, dass sie mit so viel Alkohol im Blut noch fahren konnten – zumindest bis zur Unfallstelle. Man kann aber auch einen Vergleich mit den BAK verunglückter Autofahrer anstellen. Bei den Pkw-Fahrern ist bereits in der BAK-Gruppe von 1,4 bis unter 1,7 Promille der höchste Unfallanteil erreicht. Wenn man die beiden Balkengrafiken übereinander legt, ergibt sich recht genau eine Verschiebung der BAK-Werte um 0,6 Promille im Vergleich Radfahrer zu Pkw-Fahrern. Die Auswertung aller 18.794 polizeilich erfassten Fahrradunfälle mit Verunglückten von 2009 bis 2013 ist ein starkes Indiz dafür, dass die unterschiedlichen Grenzwerte für die absolute Fahrungsicherheit von 1,1 und 1,6 Promille auch in dieser Größenordnung berechtigt sind.

### Arbeitskreis III: Neue Promillegrenzen für Radfahrer?



Grafik: BAK-Werte verunglückter Radfahrer 2009–2013



Grafik: BAK-Werte verunglückter Radfahrer und Pkw-Fahrer im Vergleich

Dass eine niedrige Promillegrenze (wie 0,5 Promille für alle Fahrzeuglenker) den Ordnungshütern die Arbeit erleichtern könnte, reicht angesichts des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit als Argument nicht aus. Selbst die Polizei teilt diese Einschätzung nicht uneingeschränkt, wie ein Blick ins Ausland zeigt. Die benachbarte Schweiz führte für Kfz-Führer und Radfahrer Geldbußen ab einer BAK von 0,5 Promille ein. Zum Nachweis genügt eine Atemkoholanalyse. Ab 0,8 Promille ist zusätzlich eine Blutentnahme vorgeschrieben. Nach einigen Jahren praktischer Erfahrung schlug die Schweizer Polizei vor, Radfahrern die aufwendige und teure Blutprobe erst bei 1,1 Promille abzunehmen. 2007 wurde diese Regelung aus Gründen der Verhältnismäßigkeit eingeführt und bis heute beibehalten.

In Polen gilt dieselbe niedrige Promillegrenze für Radfahrer wie für Autofahrer. Bis zu 60.000 Radfahrer im Jahr standen deshalb wegen Fahrens unter Alkohol vor Gericht, insgesamt mehr 10.000 von ihnen mussten in der Vergangenheit Haftstrafen verbüßen – obwohl auch in Polen betrunkene Radfahrer in erster Linie sich selbst gefährden. Erst Ende 2013 hat der polnische Gesetzgeber Radfahren mit mehr als den erlaubten 0,2 Promille zur Ordnungswidrigkeit herabgestuft, für die keine Gefängnisstrafe verhängt werden kann.

Die Polizei weist zu Recht darauf hin, dass Vorschriften nur wirken können, wenn ihre Einhaltung kontrolliert wird. Sie beklagt aber auch ihre ungenügende Personalausstattung. Unter diesen Umständen dient es der Verkehrssicherheit, die Ressourcen im Radverkehr auf die Überwachung der Verkehrsteilnehmer mit höheren BAK-Werten zu konzentrieren, von denen die größte Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht. Man kann diese Aufgabe mit dem Fischen mit einem Schleppnetz vergleichen. Gegenwärtig hat dieses Netz eine Maschenweite von 1,6 Promille: Radfahrer mit weniger Promille schlüpfen hindurch. Wenn man die Maschen sehr klein wählt – 0,8 oder sogar 0,5 Promille –, dann gehen selbstverständlich sehr viel mehr alkoholisierte Radfahrer ins Netz. Die allermeisten von ihnen wären aber »kleine Fische« oder, um wieder auf den Radverkehr zu kommen, eher gering alkoholisierte Radfahrer, von denen nur eine relativ geringe Gefährdung ausgeht. Auch diese Fälle müsste die Polizei zeit- und personalaufwendig aufnehmen und bearbeiten. Schon die Feststellung der Personalien kann sich schwierig gestalten, weil Radfahrer keine Papiere bei sich führen müssen. Das alles kostet Zeit, die dann für die »dicken Fische« fehlt, nämlich für Radfahrer mit einer BAK ab 1,1 und sogar 1,6 Promille.

Unterschiedliche Schwellenwerte für Fahrrad und Kfz sind auch sinnvoll, um nicht die Einstellung zu fördern, bei gleicher Sanktion könne man angetrunken bequemer und »sicherer« mit dem Auto statt mit dem Fahrrad fahren. 0,5 Promille wären als Gefahrgrenzwert unverhältnismäßig niedrig, 1,6 Promille dagegen gelten bereits als Indikator für Alkoholmissbrauch. An diesen Grenzen und an der geringeren Fremdgefährdung durch Radfahrer sollte sich der Gesetzgeber bei der Sanktion mit einem Bußgeld orientieren. Mehr 1 Promille überschreiten die Grenzen des gesellschaftlich akzeptierten Trinkens. Ab diesem Grad der Alkoholisierung lässt die Entscheidungsfähigkeit nach, das Trinkverhalten zu steuern oder das Fahrrad stehen zu lassen. Das Unfallrisiko vervielfacht sich; die Unfallfolgen sind schwerer, weil Schutzreflexe verzögert einsetzen. Auch die Ergebnisse der verkehrsmedizinischen Versuche in Düsseldorf aus dem vergangenen Jahr belegen allgemeine und gravierende Leistungseinbußen der teilnehmenden Radfahrer erst ab 1,1 Promille BAK. Ab diesem Schwellenwert erbrachten alle Testpersonen schlechtere Leistungen im Vergleich zu einer nüchternen Fahrt. Auch wenn die rechtlichen Folgen jeweils unterschiedlich sind: 1,1 Promille wären ein klarer und eindeutiger Grenzwert, ab dem man weder Auto noch Fahrrad fahren darf.

Auf der Grundlage dieser Überlegungen und nach dem Vorbild des § 24a des Straßenverkehrsgesetzes hat der ADFC diesen Gesetzesvorschlag für einen neuen Bußgeldtatbestand formuliert:

*§ 24d 1,1 Promille-Grenze für Radfahrer*

- (1) Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Fahrrad führt, obwohl er 0,55 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 1,1 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt.*
- (2) Ordnungswidrig handelt, wer unter der Wirkung eines in der Anlage zu dieser Vorschrift genannten berauschenden Mittels im Straßenverkehr ein Fahrrad führt. Eine solche Wirkung liegt vor, wenn eine in dieser Anlage genannte Substanz im Blut nachgewiesen wird. Satz 1 gilt nicht, wenn die Substanz aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt.*
- (3) Ordnungswidrig handelt auch, wer die Tat fahrlässig begeht.*
- (4) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu eintausendfünfhundert Euro geahndet werden.*
- (5) § 24a Abs. 5 gilt entsprechend.*

Rechtsfolgen

Das vorgeschlagene Höchstmaß der Geldbuße orientiert sich an § 24a Abs. 4 StVG (»bis zu dreitausend Euro«) und an § 3 Abs. 6 BKatV, der einen um die Hälfte ermäßigten Regelsatz bei Ordnungswidrigkeiten nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer vorsieht. Bei Verstößen von Kraftfahrern gegen § 24a StVG beträgt die Geldbuße mindestens 500 Euro. Der Erstverstoß von Radfahrern hätte entsprechend ein Bußgeld von 250 Euro zur Folge. Mit dieser Ermäßigung wird die geringere Fremdgefährdung berücksichtigt, die von Radfahrern ausgeht.

Ein befristetes Fahrverbot von mindestens einem Monat (§ 25 Abs. 1 StVG) ist nur für Zuwiderhandlungen beim Führen eines Kraftfahrzeugs vorgesehen, nicht aber für Radfahrer. § 13 FeV (Klärung von Eignungszweifeln bei Alkoholproblematik) würde nach dem Vorschlag des ADFC auch Radfahrer treffen, »wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen wurden«. Die Folge ist eine Gutachtenanordnung bei Radfahrern, die eine Fahrerlaubnis haben und wiederholt mit 1,1 Promille oder mehr auf dem Fahrrad aufgefallen sind. Das wäre nach einem erneuten Verstoß gegen einen eindeutigen gesetzlichen Grenzwert nicht unverhältnismäßig. Bereits heute wird nach einer einzigen Fahrradfahrt mit 1,6 Promille eine medizinisch-psychologische Untersuchung angeordnet.

Vielleicht wird ein Bußgeldtatbestand für betrunkene Radfahrer schon bald dringend gebraucht. Ich hatte schon auf die Ergebnisse der Düsseldorfer Studie von Prof. Thomas Daldrop hingewiesen. Sie hatte u. a. das unerwartete Ergebnis, dass nicht jeder der Probanden mit 1,6 Promille Blutalkohol nach den Versuchsbedingungen fahrunsicher war. Damit gerät die Beweisregel von 1,6 Promille als Grenze

der absoluten Fahrunsicherheit ins Wanken. »Die Annahme der deutschen Gerichte, dass ausnahmslos jeder Radfahrer ab 1,6 Promille fahruntüchtig ist, konnten wir nicht bestätigen.« So fasste es Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer und Auftraggeber der Studie, zusammen. Das bedeutet: Ein Radfahrer, der demnächst bei einer Kontrolle mit 1,6 oder 1,7 Promille BAK gemessen wird und vor Gericht steht, könnte sich mit der UDV-Studie verteidigen und auf Versuchsteilnehmer hinweisen, die mit solchen Werten von der Verkehrsmedizin als noch nicht fahrunsicher eingestuft wurden – ein Ergebnis, das nach den 30 Jahre alten Fahrversuchen von Prof. Schewe als praktisch ausgeschlossen galt. Dieser Fall wird unter mehreren tausend Strafverfahren gegen Radfahrer wegen Trunkenheit im Verkehr unausweichlich kommen. Wenn dieser Angeklagte und sein Strafverteidiger Richter finden, die den neuen Erkenntnissen gegenüber aufgeschlossen sind, dann stehen die Chancen für einen Freispruch günstig. So bewertet auch Kurt Rüdiger Maatz, ehemaliger Richter am Bundesgerichtshof, die Düsseldorfer Untersuchung: »Eher könnte dieses Ergebnis sogar nahelegen, dass die Rechtsprechung den Grenzwert **nach oben** korrigieren müsste. Denn die Rechtsprechung muss ihre Beweisgrundlagen anlassbezogen stets neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen anpassen, sofern diese in den einschlägigen Fachkreisen allgemein und zweifelsfrei anerkannt sind.« (Forschungsbericht »Grenzwerte für absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern« der UDV, S. 53)

Die abschließende Klärung der sich stellenden Rechtsfragen dürfte die Strafjustiz einige Jahre beschäftigen. Erstmals in der Geschichte der Alkoholgrenzwerte in Deutschland könnte eine Grenze der Fahrunsicherheit nach oben verschoben werden (ausgenommen den Wegfall der Null-Promille-Grenze in der ehemaligen DDR aufgrund der Wiedervereinigung). In dieser Zeit dürfte in der Öffentlichkeit der Eindruck entstehen, dass Radfahrer nun »mehr« trinken dürfen. Die Schaffung eines zusätzlichen gesetzlichen Grenzwerts käme gerade zur rechten Zeit, um dem entgegenzuwirken. Eine Ordnungswidrigkeit würde sorglose Radfahrer dann zu mehr Vorsicht anhalten und als Auffangtatbestand dienen – auch als Beitrag zur Generalprävention durch Stärkung des Rechtsbewusstseins der Allgemeinheit gegenüber der Verkehrsteilnahme unter Alkohol. Aber auch wenn nach einigen Jahren in der Frage des richtigen Grenzwerts Klarheit geschaffen ist, bleiben Bußgeld- und Straftatbestand nebeneinander sinnvoll: Eine stufenweise Steigerung der Sanktionen ist sinnvoller als das Zuschlagen mit voller Härte des Strafgesetzes.

Ein Wort zum Schluss. Der Gesetzesvorschlag des ADFC hat nicht das Ziel, dass mehr Radfahrer bestraft werden. Es geht darum, Verkehrsunfälle zu verhindern – auch solche, bei denen allein Fahrradfahrer zu Schaden kommen. Selbst die scheinbar harmlosen Stürze ohne Beteiligung weiterer Verkehrsteilnehmer haben 70 Radfahrer unter Alkohol von 2006 bis 2010 das Leben gekostet. Der ADFC strebt auch im Radverkehr die Vision Zero an: keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr. Die 1,1 Promille-Grenze als Bußgeldtatbestand soll Radfahrer nicht entmündigen, sondern ihre Eigenverantwortung als Verkehrsteilnehmer fördern.

## Neue Promillegrenzen für Fahrradfahrer?

Oder:

»Mir san mit'n Radl da!«?<sup>\*</sup>

Prof. Dr. iur. Dr. phil. Uwe Scheffler

Lehrstuhl für Strafrecht, Strafprozessrecht und Kriminologie, Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)

Meine Damen und Herren,

bitte gestatten Sie mir, mit einem kurzen Rückblick einzusteigen:

Die aktuelle Diskussion begann vor knapp drei Jahren, im März 2012. Weil die Unfälle mit alkoholisierten Radfahrern »dramatisch«<sup>1</sup> zunehmen würden, beschloss der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Unfallforschung der Versicherer (UDV) auf ihrem gemeinsamen Symposium »Sicherer Radverkehr« in Berlin als »Empfehlung für Politik und Praxis« unter anderem: »Die Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit für Fahrradfahrer muss von jetzt 1,6 Promille abgesenkt werden.« Als Limit wurde ein Blutalkoholwert von 1,1 Promille präferiert<sup>2</sup>. Um aber die Grenzwertfrage genauer zu »klären«, gaben die Versicherer beim Institut für Rechtsmedizin

---

\* Eine erweiterte Fassung dieses auf dem 53. Verkehrsgerichtstag 2015 in Goslar mündlich gehaltenen Referats ist in BA 2015, 72 ff. veröffentlicht.

1 So die UDV (Unfallforschung der Versicherer) auf ihrer Homepage (<http://www.udv.de/de/info/veranstaltungen/symposium-sicherer-radverkehr>).

2 Tagungsband des Gemeinsamen Symposiums Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und Unfallforschung der Versicherer (UDV) »Sicherer Radverkehr« am 19./20. März 2012 in Berlin, S. 29, Empfehlungen für Politik und Praxis ([http://www.dvr.de/download2/p3081/3081\\_0.pdf](http://www.dvr.de/download2/p3081/3081_0.pdf)).

Siehe aber auch die Pressemitteilung der UDV vom 6.11.2013: »Auf ihrer Verkehrsministerkonferenz im thüringischen Suhl haben heute einige Länderverkehrsminister gefordert, den Wert für die absolute Fahruntüchtigkeit von Radfahrern auf 1,1 Promille abzusenken. Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hält eine solche Maßnahme für nicht zielführend. »Identische Promillegrenzen für Kraftfahrer und Radfahrer sind nicht zu rechtfertigen, da von Autos und Lkw aufgrund der höheren Masse und Geschwindigkeit eine erheblich höhere Gefahr ausgeht, gibt der Leiter der UDV, Siegfried Brockmann, zu bedenken.« (<http://www.gdv.de/2013/11/debatte-ueber-neue-alkoholgrenzwerte-fuer-radfahrer-dient-nicht-der-verkehrssicherheit/>).

der Universität Düsseldorf eine Untersuchung über »Grenzwerte für die absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern« in Auftrag.

Im Juni 2012 sprach sich auch die Deutsche Verkehrswacht dafür aus, »den für Radfahrer bestehenden Grenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit auf den für Kraftfahrzeugführer von 1,1 Promille Blutalkoholkonzentration (BAK) im Straßenverkehrsrecht herabzusetzen.«<sup>3</sup>

Die Politik fiel mit kurzer Verzögerung<sup>4</sup> begeistert ein. »Mit dem gültigen Grenzwert von 1,6 Promille kann niemand sicher auf zwei Rädern unterwegs sein«, erklärte der seinerzeitige Vorsitzende der Innenministerkonferenz, BORIS PISTORIUS (SPD) im Frühjahr 2013<sup>5</sup>. »Daher schlagen wir den Verkehrs- und Justizministern angesichts bundesweit besorgniserregender Zahlen über Unfälle mit Fahrradfahrern die Senkung der Promillegrenze vor.« »Wer 1,6 Promille Alkohol im Blut hat, gehört nicht auf ein Fahrrad«, stieß sogleich der damalige Bundesverkehrsminister PETER RAMSAUER (CSU) in »Bild am Sonntag« ins gleiche Horn<sup>6</sup>.

Die 84. Justizministerkonferenz im Juni 2013 war dann schon zurückhaltender. Sie schloss, zunächst die Ergebnisse der Düsseldorfer Untersuchung abwarten zu wollen<sup>7</sup>.

Auch die Verkehrsminister der Länder berieten auf ihrer 2013er Herbsttagung im thüringischen Suhl zwar über eine solche Herabsetzung des Gefahrgrenzwertes, beließen es dann aber bei der Feststellung, dass »der bestehende Grenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit von derzeit 1,6 ‰ der Überprüfung« bedürfe und baten das Bundesverkehrsministerium, »die Rechtslage hinsichtlich der Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern ... überprüfen zu lassen«.

3 Deutsche Verkehrswacht, Verkehrswacht intern 6/2012, S. 2.

4 Ohne Bezug auf die Tagung der Versicherer hatte im Juli 2012 schon der nordrhein-westfälische Innenminister RALF JÄGER (SPD) gefordert: »Die Grenze zur absoluten Fahruntüchtigkeit für Radfahrer muss von 1,6 auf 1,1 Promille gesenkt werden.« (Westdeutsche Allgemeine Zeitung vom 15.7.2012 [<http://www.derwesten.de/politik/nrw-innenminister-jaeger-zeigt-haerte-gegen-betrunkene-radfahrer-id6883023.html>]).

5 Pressemitteilung der Innenministerkonferenz vom 24.5.2013, BA 2013, 182. Ähnlich auch wieder NRW-Innenminister JÄGER: »Betrunkene Radfahrer sind eine Gefahr für sich und andere«, erklärte er; niemand sei in der Lage, bei 1,6 Promille noch sicher Fahrrad zu fahren. (rp online vom 22.5.2013 [<http://www.rp-online.de/leben/auto/news/betrunkene-radler-sind-eine-gefahr-fuer-andere-aid-1.3413799>]).

6 Bild am Sonntag vom 26.5.2013 (<http://www.bild.de/news/aktuell/news/ramsauer-wer-16-promille-hat-gehoert-nicht-30556908.bild.html>).

7 »Die Justizministerinnen und Justizminister weisen auf die zurzeit am Institut für Rechtsmedizin der Universität Düsseldorf durchgeführte Untersuchung über »Grenzwerte für die absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern« hin, die im Jahr 2014 abgeschlossen sein soll. Die Justizministerinnen und Justizminister halten es für sinnvoll, vor einer weiteren Erörterung die Ergebnisse abzuwarten.« Beschluss der 84. Konferenz der Justizministerinnen und Justizminister 2013 zu TOP II.1 der Tagesordnung: Fahruntüchtigkeit bei Fahrradfahrern (BA 2014, 23).



## I. Neuer Gefahrgrenzwert?

Nun ist ein solcher Grenzwert auch nicht so einfach von Politik oder Praxis, also von Gesetzgeber und Gerichten, mal eben neu festzusetzen.

Für die Annahme von Fahruntüchtigkeit muss, so seit Jahrzehnten die allgemeine Ansicht unter Führung des BGH, »die Gesamtleistungsfähigkeit des Fahrzeugführers, namentlich infolge Entbremmung sowie geistig-seelischer und körperlicher Ausfälle, so weit herabgesetzt« sein, »daß er nicht mehr fähig ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr eine längere Strecke, und zwar auch bei plötzlichem Eintritt schwieriger Verkehrslagen, sicher zu steuern«<sup>8</sup>. Deshalb wird heute häufig statt von »Fahruntüchtigkeit« von »Fahrunsicherheit« gesprochen<sup>9</sup>. Weil den Begriff »Fahrunsicherheit« inzwischen auch der BGH »genauer« findet<sup>10</sup>, will ich ihn im Folgenden ebenfalls verwenden.

Absolute Fahrunsicherheit bedeutet, dass beim Vorliegen einer bestimmtem BAK unwiderleglich vermutet wird, jeder, wirklich ein jeder Fahrzeugführer sei nicht mehr in der Lage, sein Fahrzeug sicher zu führen. Der Gegenbeweis der besonderen Alkoholverträglichkeit im konkreten Fall<sup>11</sup> wird dadurch a limine ausgeschlossen<sup>12</sup>.

Der Gedanke an eine strafprozessual, sogar verfassungsrechtlich (Art. 103 Abs. 2 GG) unzulässige Schuldvermutung eines solchen Abschneidens von Beweisantritten liegt nahe<sup>13</sup> und kann nur dann verworfen werden, wenn der Grenzwert auf einer gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnis beruht, die für eine abweichende tatrichterliche Überzeugungsbildung keinerlei Raum mehr belässt<sup>14</sup>.

### 1. Fahrradfahrer

Der bislang anerkannte Grenzwert von 1,6 ‰ für Radfahrer beruht auf einer wissenschaftlichen Untersuchung des Gießener Rechtsmediziners GÜNTER SCHEWE aus dem Jahr 1984. SCHEWE kam zu dem Ergebnis, dass es bei 1,5 Promille »ausnahmslos zu Leistungseinbußen« bei den von ihm untersuchten Probanden gekommen sei<sup>15</sup>.

8 BGHSt 13, 83 (90); 44, 219 (221); BA 2008, 309 – Hervorhebung von hier.

9 Was auch schon der Wortlaut von § 316 Abs. 1 StGB (»... nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen...«) nahelegt; ausführlich zum Ganzen DENCKER, FS Geppert, 2011, S. 43 ff.

10 BGH, BA 2008, 309 mit (insoweit) zust. Anm. KÖNIG, NZV 2008, 492.

11 Siehe zu Fällen ungewöhnlicher Alkoholtoleranz REH, BA 1965/66, 199 ff.; ARBAB-ZADEH, NJW 1967, 275 ff.

12 Die darauf beruhende Unterscheidung in »relative« und »absolute« Fahrunsicherheit ist insoweit irreführend, als dass mit ihnen nicht unterschiedliche Arten und erst recht nicht verschiedene Grade der Fahrunsicherheit beschrieben werden. Es geht bekanntlich dabei inhaltlich allein um die Frage des Nachweises der Fahrunsicherheit, vgl. BGHSt 31, 42 (44); HENTSCHEL, NJW 1984, 350.

13 Siehe ausführlich SCHEFFLER/HALECKER BA 2004, 422 ff.; kritisch auch ARBAB-ZADEH, NJW 1967, 273 ff.; HAFFKE, JuS 1972, 449 ff.; STRATE, BA 1983, 188 ff.; FAHL, DAR 1996, 394; EISENBERG, Beweisrecht der StPO, 8. Aufl. 2013, Rn. 1850b.

14 BVerfG (Kammer), BA 1995, 127 mit zahlr. weiteren Nachw.

15 SCHEWE et al., BA 1984, 96 (108).

Für Radfahrer nahm sodann 1986 der BGH, der bis dahin die Festlegung eines absoluten Fahrrad-Grenzwertes abgelehnt hatte<sup>16</sup>, auf Grundlage dieser Untersuchung unter Hinzufügung eines Sicherheitszuschlages von 0,2 ‰ absolute Fahrumsicherheit ab 1,7 ‰ an<sup>17</sup>. Da dieser Zuschlag wegen verfeinerter Messmethoden inzwischen auf 0,1 ‰ reduziert worden ist<sup>18</sup>, gehen die Gerichte seit Anfang der 1990er Jahre von einem Grenzwert von 1,6 ‰ aus<sup>19</sup>.

Seitdem hatte zu diesem Thema weitgehend Ruhe geherrscht. Von der Düsseldorfer Untersuchung erwartete man nun aber »Munition« für eine Absenkung dieses zu hoch erscheinenden Grenzwertes.

Die Düsseldorfer Resultate hat vorhin Herr DALDRUP vorgetragen – zur Überraschung vieler (zu denen ich mich zähle), die sich nicht einmal vorstellen können, sich bei 1,6 ‰ auf einem wackeligen Zweirad auch nur ganz kurz zu halten, konnte nicht einmal festgestellt werden, dass ein jeder mit dieser BAK absolut fahrunsicher ist<sup>20</sup> – nur eine Heraussetzung, keinesfalls aber eine Absenkung des Grenzwertes ließe sich auf diese Untersuchung demzufolge stützen<sup>21</sup>.

16 BGHSt 19, 82; siehe aber auch BGHSt 30, 251 (254): »Die neueren Untersuchungsergebnisse legen es nahe, auch für den Radfahrer einen nach dem heutigen Erkenntnisstand zwischen 1,5 ‰ und 2,0 ‰ liegenden Wert der absoluten Fahruntüchtigkeit zu bestimmen.«

17 BGHSt 34, 133.

18 Siehe BGHSt 37, 89.

19 BayObLG, BA 1992, 282; OLG Hamm, NZV 1992, 198; OLG Celle, BA 1993, 134; PEGEL in Münchener Kommentar zum StGB, 2. Aufl. 2014, § 316 Rn. 44 mit zahlr. Nachw. in Fn. 182.

20 DALDRUP et al., BA 2015, 8: »Die Untersuchung hat ... nicht den Nachweis erbracht, dass Radfahrer nach Alkoholgenuss bereits unterhalb des ›geltenden‹ Grenzwerts von 1,6 ‰ ausnahmslos, d.h. ›absolut‹ fahrunsicher sind.« MAATZ/DALDRUP et al., DAR 2015, 5: »... eine Absenkung des richterrechtlich festgelegten strafbegründenden ›geltenden‹ Grenzwerts alkoholbedingter ›absoluter‹ Fahrumsicherheit von 1,6 ‰ für Radfahrer durch die Rechtsprechung [lässt sich] nicht begründen ...«

21 So auch MAATZ in Daldrup et al., Grenzwerte für absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern, 2014, S. 53 sowie MAATZ/DALDRUP et al., DAR 2015, 5: »Eher könnte dieses Ergebnis sogar nahelegen, dass die Rechtsprechung den Grenzwert nach oben korrigieren müsste«; KETTLER, SVR 2015, 8: »Nach diesen Erkenntnissen ist es unausweichlich, den Grenzwert künftig höher anzulegen als bisher.«

Das hätte auch Implikationen für § 13 Satz 1 Nr. 2 lit. c FeV, wonach ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn »ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr oder einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr geführt wurde«. Denn die Erwartung, dass »das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrumsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum ... nicht hinreichend sicher getrennt werden« könne (Nr. 8.1. der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV), ist durch die Radfahrt mit der genannten Alkoholkonzentration dann noch nicht belegt, weil es sich nicht unbedingt um einen Radfahrer handelt, »der sich mit hoher BAK ... am Straßenverkehr beteiligt und damit eine Verkehrsstraftat nach § 316 StGB begeht« (vgl. BVerwGE 99, 249 [253], 131, 163 [167]). Die zutreffende Maßnahme dürfte dann in dieser Konstellation vielmehr die Anordnung der Beibringung eines ärztlichen Gutachtens gemäß § 13 Satz 1 Nr. 1 FeV sein, weil »Tatsachen die Annahme von Alkoholabhängigkeit begründen«.

Da wohl auch eine noch nicht abgeschlossene Untersuchung an der Mainzer Universität ähnliche Ergebnisse erwarten lässt<sup>22</sup>, ist auf dieser empirischen Grundlage die Herabsetzung der Grenze der absoluten Fahrunsicherheit bei Radfahrern mausetot<sup>23</sup>.

## 2. Exkurs: Pferdekutscher

Insbesondere kann man dem nicht entgegenhalten, dass beispielsweise das OLG Oldenburg vor knapp einem Jahr »freihändig« ohne jegliche empirische Grundlage den für Kraftfahrer geltenden Grenzwert von 1,1 ‰ auf den Führer einer Pferdekutsche übertragen hat<sup>24</sup>.

PETER KÖNIG, seit einigen Jahren selbst Richter am BGH, kritisierte in seiner Urteilsanmerkung mit vornehmer Zurückhaltung, das Oberlandesgericht habe offenbar »die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zur sog. ›absoluten Fabrunfähigkeit‹ nicht gänzlich internalisiert« und betonte wiederum: »Bei dem Institut der ›absoluten‹ Fahrunsicherheit handelt [es] sich um eine auf gesicherte medizinisch-naturwissenschaftliche Erkenntnisse gestützte Beweisregel, nach der für den Tatrichter bindend mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit feststeht, dass der Betreffende fahrunsicher ist, sofern ein bestimmter Alkoholisierungsgrad erreicht wird. Das impliziert, dass für die betreffende Bewegungsart im Verkehr naturwissenschaftliche Erkenntnisse vorhanden sein müssen.«

## II. Neuer Straftatbestand?

Muss man sich also von der richterlichen Festlegung eines Beweisgrenzwertes absoluter Fahrunsicherheit unter 1,6 ‰ verabschieden, so bleibt es dem Gesetzgeber zwar grundsätzlich unbenommen, eine niedrigere Grenze nunmehr als Tatbestandsmerkmal in das Strafgesetzbuch zu schreiben.

So einfach ist das allerdings auch nicht:

- 
- 22 Siehe etwa ROESSING, Neue Alkoholgrenzwerte für Radfahrer? Die Bedeutung von Alkohol im Straßenverkehr und dessen Auswirkungen auf den Radverkehr sowie aktuelle Bestrebungen zur Einführung neuer Promillegrenzwerte für Radfahrer, 2014, S. 8 f.
- 23 Siehe aber WANDTNER/EVERS/ALBRECHT, NZV 2015, 22: »Insgesamt stellen die vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse den derzeit gültigen Grenzwert von 1,6 Promille für die absolute Fabrunfähigkeit nicht in Frage.«
- 24 OLG Oldenburg, BA 2014, 176 mit Anm. KÖNIG, DAR 2014, 399.

## 1. Für Fahrradfahrer

KURT-RÜDIGER MAATZ, bis vor einigen Jahren stellvertretender Vorsitzender des 4., also des Verkehrssenats des BGH, hat angesichts der Ergebnisse der Düsseldorfer Studie einen gesetzlich festgelegten Gefahrgrenzwert zwischen 1,4 und 1,6 ‰ speziell für Radfahrer ins Gespräch gebracht<sup>25</sup>.

Ein neuer Paragraph bzw. ein neuer Absatz in § 316 StGB, der einen Grenzwert ausschließlich für Radfahrer festlegt, würde sich jedoch mit den schon bestehenden gesetzlichen Regeln »beißen«. Es wäre ein völlig aus dem systematischen Rahmen fallendes Sondergesetz, weil es nur für ein spezielles Fahrzeug – das Fahrrad – und ein einziges bearausendes Mittel – den Alkohol – Geltung beanspruchen würde. Und es würde zu dogmatischen Verwerfungen führen: Radfahrer wären die einzigen Fahrzeugführer, die auch für alkoholisiertes Fahren trotz nicht festgestellter Fahrunsicherheit wegen Trunkenheit im Verkehr bestraft werden könnten.

## 2. Für alle Fahrzeugführer

Würde man dagegen den § 316 StGB, wie es ebenfalls MAATZ noch vor knapp einem Jahr auf dem Leipziger Symposium des B.A.D.S. vorgeschlagen hatte<sup>26</sup>, so verändern, dass er für alle Fahrzeugführer, also nicht nur für Radfahrer gesetzliche Promillegrenzen vorsieht<sup>27</sup>, so wäre das, wie auch MAATZ betont, »eine grundlegende Reform« des über Jahrzehnte entwickelten gesetzlichen Instrumentariums und soll hier – es würde das Thema sprengen – nicht weiter vertieft werden<sup>28</sup>.

25 MAATZ in Daldrup et al., Grenzwerte für absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern, 2014, S. 53; MAATZ/DALDRUP et al., DAR 2015, 5: »Ein solcher abstrakter gesetzlich festgelegter Gefahrgrenzwert könnte nach den Ergebnissen der vorliegenden Untersuchung am ehesten bei zwischen 1,4 und 1,6 ‰ liegen. ... Mit einem (unteren) Grenzwert von 1,4 ‰ würde auch noch der gebotene Abstand gegenüber dem nach der derzeitigen Rechtslage »geltenden« Grenzwert sog. »absoluter« Fahrunsicherheit für Kraftfahrer von 1,1 ‰ (BGHSt 37, 89) gewahrt ...«

26 MAATZ, BA 2014, Sup. 7.

27 MAATZ, BA 2014, Sup. 12 Fn. 41: »So könnte die Neufassung von § 316 StGB lauten: (1) <unverändert: »nicht in der Lage, das Fahrzeug sicher zu führen«> (2) Nach Absatz 1 wird auch bestraft, wer im Straßenverkehr a) ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 1,1 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder 0,55 mg/l Alkohol in der Atemluft oder mehr oder b) ein sonstiges Fahrzeug führt, obwohl er 1,6 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder 0,8 mg/l Alkohol in der Atemluft oder mehr oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blut oder Atemalkoholkonzentration führt.«

28 Siehe dazu BÖNKE, NZV 2015, 19: »Dass der Gesetzgeber eine derart krasse Abkehr von der bisherigen Systematik vornehmen wird, ist angesichts des über Jahrzehnte entwickelten gesetzlichen Instrumentariums, bestehend aus Straftatbeständen, die an das unbestimmte Tatbestandsmerkmal der Fahrunsicherheit anknüpfen und einem Bußgeldtatbestand, der einen konkreten Gefahrgrenzwert nennt, indes kaum zu erwarten, zumal der Rückgang der Alkoholunfälle im Straßenverkehr hierfür keinerlei Anlass bietet.«

### III. Neuer Ordnungswidrigkeitstatbestand?

Deshalb will ich mich nun der Schaffung eines speziell auf Radfahrer bezogenen Ordnungswidrigkeitstatbestandes nähern, der ab einer bestimmten Blut- oder Atemalkoholkonzentration ein Bußgeld androht, so wie es auch § 24a Abs. 1 StVG für Kraftfahrzeugführer vorsieht.

#### 1. Welche Promillegrenze?

Zu überlegen wäre zunächst einmal, ab welcher Alkoholkonzentration eine solche Norm sinnvoll greifen könnte.

In aller Kürze:

##### a) Unter 0,5 ‰ BAK

Ziemlich unstrittig ist wohl, dass diese Grenze nicht unter dem für Kraftfahrer gültigen Wert von 0,5 ‰ BAK – ich bleibe der Übersichtlichkeit halber bei der Blutalkoholkonzentration und erwähne korrespondierende AAK-Werte nicht gesondert – liegen dürfte.

Zwar kennen wir im östlicheren Teil Europas darunter liegende Grenzen durchaus – in Polen beispielsweise, keine fünf Fahrradminuten von meiner Wohnung in Frankfurt (Oder) entfernt, gilt für Radfahrer »0,2«<sup>29</sup>. Und sogar überhaupt kein Alkohol ist für Radfahrer in Tschechien und der Slowakei erlaubt. Aber die Wertungswidersprüche zur deutschen 0,5 ‰-Grenze für Autofahrer in § 24a Abs. 1 StVG wären evident.

##### b) 0,5 ‰ BAK

Die Übernahme dieser 0,5 ‰-Grenze als »*einheitliche Regelung für alle Verkehrsteilnehmer*«<sup>30</sup> – allerdings wohl nicht für Fußgänger – ist schon gefordert worden, etwa vom B.A.D.S.<sup>31</sup>. In diversen Staaten der EU gilt diese Grenze<sup>32</sup>. Dem Argument der Einheitlichkeit ist jedoch entgegenzuhalten, dass dann Ungleiches gleich behandelt

29 Bis Ende 2013 ab 0,5 ‰ sogar als Straftat (und nicht nur Ordnungswidrigkeit) eingestuft; siehe Infoseite-Polen vom 21.10.2013 (<http://www.infoseite-polen.de/newslog/?p=9714>); siehe auch Polen: Debatte um Alkohol am Steuer, BA 2014, 21. Zur Situation unter der alten Rechtslage siehe KELLERMANN, Radfahrer hinter Gittern, Deutschlandfunk vom 16.5.2012 ([http://www.deutschlandfunk.de/radfahrer-hinter-gittern.795.de.html?dram:article\\_id=205971](http://www.deutschlandfunk.de/radfahrer-hinter-gittern.795.de.html?dram:article_id=205971)).

30 So ausdrücklich Gesundheitsakademie Schmidbauer – Seminarzentrum für Menschen mit Alkoholproblemen, Burnout, Depressionen und anderen lebensbedingten Abhängigkeiten, Ängsten und Problemen (<http://alkohol-freies-leben.de/alkohol/innenministerkonferenz-will-striktere-promillegrenze-fur-fahrradfahrer>).

31 Pressemitteilung des B.A.D.S. vom 25.5.2013, BA 2013, 182. So auch D. MÜLLER, Legal Tribune Online vom 13.6.2014 (<http://www.lto.de/recht/hintergruende/h/promillegrenze-fuer-radfahrer/>); D. Müller/Rebler, SVR 2015, 7.

32 Laut ADAC 4/2013 Belgien, Frankreich, Italien, Kroatien, Luxemburg, Niederlande, Portugal, Schweiz, Spanien ([http://www.adac.de/\\_mmm/pdf/1304\\_PromilleRadfahrer\\_170835.pdf](http://www.adac.de/_mmm/pdf/1304_PromilleRadfahrer_170835.pdf)).

würde<sup>33</sup>: Beim Fahrrad ist das Gefahrenpotenzial deutlich geringer schon aufgrund der höheren Masse und Geschwindigkeit eines Kraftfahrzeuges; ein Fahrrad stellt zudem weniger Anforderungen an den Fahrer<sup>34</sup>. Nicht zuletzt wäre zu befürchten, dass bei identischer Sanktionsandrohung Radfahrer gleich auf das »bequemere« Auto umsteigen könnten.

**c) 0,8 ‰ BAK**

Der Reanimation der alten 0,8 ‰-Grenze, die es seit 2001 in Deutschland<sup>35</sup> nicht mehr gibt, 2012 ebenfalls auf dem Symposium »Sicherer Radverkehr« der Versicherer vorge schlagen<sup>36</sup>, steht entgegen, dass der Gesetzgeber 2001 diesen Grenzwert gerade abgeschafft hatte, um das »Nebeneinander von verschiedenen Grenzwerten« einzudämmen<sup>37</sup>.

**d) 1,1 ‰ BAK**

Stellen wir also im Folgenden den Vorschlag des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) in den Fokus<sup>38</sup>, die Autofahrern wohlbekannte 1,1 ‰-Grenze

33 MAATZ, BA 2014, Sup. 8; MAATZ in Daldrup et al., Grenzwerte für absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern, 2014, S. 53 f.; HUHNS, BA 2014, Sup. 16; 19; BROCKMANN in einer Pressemitteilung der Unfallforschung der Versicherer (UDV) vom 6.11.2013 (<http://www.gdv.de/2013/11/debatte-ueber-neue-alkoholgrenzwerte-fuer-radfahrer-dient-nicht-der-verkehrssicherheit/>).

34 Siehe etwa D. MÜLLER/REBLER, SVR 2015, 7; siehe dazu auch MAATZ, BA 2014, Sup. 8: »Die gesetzlichen Grenzwertfestlegungen für den alkoholisierten Kraftfahrer in § 24a StVG beruhen ... auf dem Maß der Steigerung des statistischen Risikos eines – durch die Alkoholisierung bedingten – tödlichen (!) – Verkehrsunfalls. ... Der Gesichtspunkt des Risikos, einen tödlichen Verkehrsunfall zu verursachen, der für das Führen von Kraftfahrzeugen maßgebend sein soll, lässt sich aber kaum oder überhaupt nicht unmittelbar auf das Führen eines Fahrrades unter Alkoholeinfluss übertragen.« (Hervorhebungen von dort).

35 Siehe aber § 5 Abs. 1 östStVO 1960: »Wer sich in einem durch Alkohol oder Suchtgift beeinträchtigten Zustand befindet, darf ein Fahrzeug weder lenken noch in Betrieb nehmen. Bei einem Alkoholgehalt des Blutes von 0,8 g/l (0,8 Promille) oder darüber oder bei einem Alkoholgehalt der Atemluft von 0,4 mg/l oder darüber gilt der Zustand einer Person jedenfalls als von Alkohol beeinträchtigt.«

36 Tagungsband des Gemeinsamen Symposiums des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) und der Unfallforschung der Versicherer (UDV) »Sicherer Radverkehr« am 19./20. März 2012 in Berlin, S. 29, Empfehlungen für Politik und Praxis ([http://www.dvr.de/download2/p3081/3081\\_0.pdf](http://www.dvr.de/download2/p3081/3081_0.pdf)). Siehe auch MAATZ, BA 2014, Sup. 9; MAATZ in Daldrup et al., Grenzwerte für absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern, 2014, S. 54.

37 Begr. Entwurf der Bundesregierung eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StVRÄndG) vom 12.10.2000, BT-DrS 14/4304, S. 9 (BA 2000, 225).

38 »§ 24d StVG 1,1 Promille-Grenze für Radfahrer  
(1) Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Fahrrad fährt, obwohl er 0,55 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 1,1 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt.  
(2) – (5) ...«

HUHNS, BA 2014, Sup. 19; siehe auch MAATZ, BA 2014, Sup. 12 Fn. 57.

für Radfahrer als Ordnungswidrigkeitentatbestand festzulegen<sup>39</sup>, weil »von den alkoholisierten Radfahrern ... 86 % mit 1,1 Promille oder mehr« verunglückten<sup>40</sup>.

## 2. Welche Fallgruppe?

Nehmen wir diesen Hinweis zum Anlass für einen Blick in die Statistiken zu Alkoholfällen.

Für 2013 sind 3.432 Radfahrer unter Alkoholeinfluss – also mit einer BAK von 0,3 ‰ oder mehr<sup>41</sup> – als Beteiligte an Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden ausgewiesen<sup>42</sup>. Die oft behauptete »dramatische«<sup>43</sup>, »starke«<sup>44</sup>, »erhebliche«<sup>45</sup> oder »rasante«<sup>46</sup> Steigerung ist hier übrigens nicht einmal ansatzweise zu erblicken<sup>47</sup> – ganz

39 Für diese Grenze lief auch in der Woche vor dem Verkehrsgerichtstag eine Pressekampagne (»Experten fordern strengere [niedrige] Promillegrenze für Radfahrer«), siehe dazu etwa die Internetseiten von »Spiegel« (<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/alkohol-und-fahradexperten-fordern-1-1-promillegrenze-a-1014548.html>), »Zeit« (<http://www.zeit.de/mobilitaet/2015-01/promille-grenze-fahrrad>) und »Bild« (<http://www.bild.de/auto/auto-news/fahrrad/fahrrad-betrunken-alkohol-promille-39471446.bild.html>).

40 HUHN, BA 2014, Sup. 16.

So jetzt auch der Vorstand des DVR am 29.10.2014, mitglieder info 6/2014 (»Der DVR empfiehlt dem Gesetzgeber, einen Ordnungswidrigkeitentatbestand für am Straßenverkehr teilnehmende Fahrradfahrer einzuführen, die eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,1 Promille und mehr aufweisen. ... Damit würde ein deutliches Signal gesetzt, dass vorhergehender Alkoholkonsum für das Führen eines Fahrrades mit hohen Risiken behaftet ist und ab einem zu definierenden Grenzwert nicht geduldet werden kann. Aus wissenschaftlichen Erkenntnissen ergibt sich, dass ab einem Wert von mehr als 1,0 Promille grundsätzlich Ausfallerscheinungen auftreten. Von daher hält der DVR-Vorstand die Festsetzung eines Grenzwertes auf dieser Basis für zielführend.«). Ähnlich KOEHL, SVR 2015, 15.

41 »... die Polizei ... kann ... Verkehrsteilnehmer mit einem Blutalkoholgehalt von ... mindestens 0,3 Promille ... als alkoholbeeinflusst einstufen, wenn sie im Verkehr auffällig geworden sind. Die Verwicklung in einen Verkehrsunfall wird dafür in der Regel als ausreichend angesehen.« (Statistisches Bundesamt [Hrsg.], Verkehrsunfälle – Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2013, S. 4).

42 Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Verkehrsunfälle – Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2013, S. 32.

43 Die UDV auf ihrer Homepage (<http://www.udv.de/de/info/veranstaltungen/symposium-sicherer-radverkehr>).

44 REBLER, StVR 2012, 401; »... die Zahl der Unfälle, an denen angetrunkene Radfahrer beteiligt waren, ist in den letzten Jahren stark angestiegen. So war ... etwa jeder achte Radfahrer, der in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt war, alkoholisiert.«

45 Deutsche Verkehrswacht, Verkehrswacht intern 6/2012, S. 2: »Die Zahl alkoholisierter Fahrradfahrer, die durch einen Verkehrsunfall zu Schaden gekommen sind, hat erheblich zugenommen.«

46 Siehe etwa D. MÜLLER, Legal Tribune Online vom 13.6.2014: »Verkehrsunfälle mit Beteiligung alkoholisierter Radfahrer steigen seit Jahren rasant an, auch die Anzahl der durch sie verursachten Personenschäden geht in die Höhe.« (<http://www.lto.de/recht/hintergruende/h/promillegrenze-fuer-radfahrer/>).

47 So auch MAATZ, BA 2014, Sup. 3; ähnlich BÖNKE, NZV 2015, 17.

im Gegenteil: Das ist der Minusrekord seit der Wiedervereinigung<sup>48</sup>! Auch die Jahre 2010, 2011 und 2012 weisen die seit 1992 niedrigsten Fallzahlen auf<sup>49</sup>.

#### a) Unfallbeteiligte

Die Statistik lässt zudem nur die »Beteiligten« erkennen; sie ermöglicht »keinerlei Aussage über die Art der Unfallbeteiligung, der Ursächlichkeit der Alkoholisierung für das Unfallgeschehen und das Maß der Eigen- und Fremdschädigung«<sup>50</sup>. Denn in der Vorbemerkung zur Verkehrsunfallstatistik definiert das Statistische Bundesamt allgemein, dass »Beteiligte« alle Fahrzeugführer seien, »die selbst oder deren Fahrzeug Schäden erlitten oder hervorgerufen haben«<sup>51</sup>.

In der statistischen Zahl sind damit beispielsweise auch all diejenigen Fälle mit enthalten, in denen ein Radfahrer mit gut 0,3 ‰ verunfallt, weil ihm ein Reifen platzt, sowie Fälle, in denen ein rücksichtsloser Autofahrer einen an sich vorschriftsmäßig fahrenden, aber angetrunkenen Radler erfasst. Solche Radfahrer kommen also ebenfalls als alkoholisierte Beteiligte in die Statistik – sie haben nämlich »Schäden erlitten«. Sie entsprechen jedoch eher einem Opfer als einem ahndungswürdigen Täter einer Alkoholfahrt.

---

48 2013 hatte mit 354 getöteten Radfahrern auch die geringste Zahl seit der Wiedervereinigung, gefolgt von 2010, 2011 und 2012 (Statistisches Bundesamt [Hrsg.], Verkehrsunfälle – Zweiradunfälle im Straßenverkehr 2013, S. 26). Das sind über 1.000 Tote weniger als 1979 (1.357), eine Verringerung um gut 73 %. 1970 gab es sogar noch 1.835 getötete Radfahrer.

49 2010: 3.489; 2011: 3.729; 2012: 3.726 (Statistisches Bundesamt [Hrsg.], Verkehrsunfälle – Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2013, S. 32). Siehe auch HUHNS, BA 2014, Sup. 15: »Von 2009 bis 2013 wurden 31 Prozent weniger Radfahrer wegen Fahrens unter Alkohol oder Drogen verurteilt (Rückgang von 11.782 auf 8.136 dieser Verkehrsstraftaten).«

50 MAATZ, BA 2014, Sup. 3. Das missversteht HUHNS, BA 2014, Sup. 15, wenn er aus der Statistik zu entnehmen meint: »Von 1995 bis 2005 war die Zahl der verunglückten Radfahrer unter Alkoholeinfluss auf fast 5.000 im Jahr gestiegen; seitdem sinkt sie wieder. 2012 wurden noch 3.726 verletzt oder getötet ...« Ähnlich unzutreffend auch die Deutsche Verkehrswacht, Verkehrswacht intern 6/2012, S. 2: »Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes trugen im Jahr 2010 in 3.489 Fällen alkoholisierte Radfahrer die Hauptschuld an Unfällen mit Personenschaden. 2011 waren es bereits 3.725 Fälle.«

51 Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Verkehrsunfälle – Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2013, S. 4.



## b) Unfallverursacher

### aa) Fremdschädiger

Es bleiben die Radfahrer, die bei einem Unfall (Personen-)Schäden aufgrund von Trunkenheit »*hervorgerufen*« haben. Diese »Täter«-Konstellation ist allerdings überschaubar<sup>52</sup>. Man kann hier vor allem an Zusammenstöße mit Fußgängern oder an nach Ausweichmanövern verunglückende Autofahrer denken – oder an das Schrammen von parkenden Fahrzeugen als Sachschaden<sup>53</sup>. Solche Radfahrer machen sich jedoch ohnehin schon nach heutiger Rechtslage ab einer BAK von 0,3 ‰ nicht nur wegen Trunkenheit im Straßenverkehr, § 316 StGB, sondern sogar wegen Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c StGB strafbar, sofern sie »*Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert*« verletzt, beschädigt oder auch nur konkret gefährdet haben<sup>54</sup>. Ein neuer zusätzlicher Bußgeldtatbestand liefe hier also völlig ins Leere<sup>55</sup>.

### bb) Selbstschädigende (Alleinunfall)

In den meisten Fällen verletzen alkoholisierte Radfahrer bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden jedoch nur sich selbst (indem sie beispielsweise den Bordstein touchieren und stürzen oder gegen einen Baum fahren). Sie sind, mit anderen Worten, gleichzeitig als »Täter« wie als »Opfer« beteiligt. Nach einer internationalen Metastudie, die im Januar 2014 vom »British Medical Journal« veröffentlicht wurde, hatten zwischen 60 und 95 Prozent der in Krankenhäusern behandelten Radfahrer

---

52 FAHL, NZV 1996, 308: »Die möglichen Schäden ›durch das Anfahren von Personen oder Sachen‹ sind unter nahezu allen Umständen verhältnismäßig harmlos.«

53 BGHSt 34, 133 (136).

54 § 315c Abs. 1 Nr. 1 lit. a StGB: »Wer im Straßenverkehr ... ein Fahrzeug führt, obwohl er ... infolge des Genusses alkoholischer Getränke ... nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet ...«

55 Der immer wieder hervorgebrachte Einwand, praktische spiele die relative Fahrnsicherheit in der Arbeit von Polizei und Justiz keine Rolle, weil gerade bei Radfahrern der Nachweis der Fahrnsicherheit durch Fahrfehler bei BAK-Werten unter 1,6 Promille auf große Schwierigkeiten stoße (so etwa HUHN, BA 2014, Sup. 14 f.), kann jedenfalls dann nicht überzeugen, wenn vom Radfahrer ein Unfall verursacht worden ist. Denn bewältigen es die Strafverfolgungsbehörden regelmäßig, verunfallten Kraftfahrern relative Fahrnsicherheit bei Promillewerten zwischen 0,3 und 1,1 nachzuweisen, wird dies bei Radfahrer-Werten über 1,1 ‰ (die der angedachte Bußgeldtatbestand abdecken soll) erst recht möglich sein. Wenn sich heute dazu kaum veröffentlichte Urteile finden lassen (siehe aber BayObLG, NJW 1998, 1966), so mag das Folge davon sein, »*das betrunkene Fahrradfahrer in erster Linie sich selbst gefährden*« (KOEHL, SVR 2015, 11) – oder aber für Defizite bei der Befolgung des Legalitätsprinzips sprechen (von dessen Einhaltung die Existenz eines konkurrierenden Ordnungswidrigkeitentatbestandes auch nicht entbinden würde, vgl. § 21 Abs. 1 Satz 1 und § 41 Abs. 1 OWiG).

überhaupt keine Unfallgegner gehabt<sup>56</sup>. Diese sogenannten Alleinunfälle sind es offenbar, so klingt zumindest immer durch, die die Befürworter neuer Promillegrenzen für Radfahrer im Auge haben<sup>57</sup>. Es geht wohl weniger um den Schutz vor dem Radfahrer<sup>58</sup>, als vielmehr um den Schutz der Radfahrer vor sich selbst<sup>59</sup>.

Nur: Genauso wie (versuchte) Selbsttötungen keine Straftat sein können, dürfen auch reine Selbstverletzungen oder -gefährdungen nicht Anlass für Straf- oder Bußgeldandrohungen sein! Das ist gleichermaßen unzulässig, wie Drachenflieger, Raucher, Fastfood-Esser oder Sportmuffel mit Strafe oder Bußgeld zu belegen<sup>60</sup>. So hat das

56 SCHEPERS et al., An international review of the frequency of single-bicycle crashes (SBCs) and their relation to bicycle modal share, *Injury Prevention*, am 9.1.2014 online veröffentlicht (<http://dx.doi.org/10.1136/injuryprev-2013-040964>).

Aus Deutschland nennt die Metastudie zwei Studien aus Göttingen mit 60 % und aus Münster mit 72 % Alleinunfällen. Die Zahl für Münster irritiert, da die Fahrradunfallstudie Münster nicht 72 % »single-bicycle crashes«, sondern lediglich bis zu 60 % »falls without external influence/forces« nennt (JUHRA et al., *Bicycle accidents – Do we only see the tip of the iceberg? A prospective multi-centre study in a large German city combining medical and police data*, *Injury, Int. J. Care Injured* 43 [2012], S. 2026 ff.: »Of all hospitalised patients, 30% fell without external influence, and 20% suffered from a collision with another vehicle. For another 30%, no exact cause of injury was recorded. Since most of the accidents involving cars were reported by the police, it is highly likely that a great portion of the missing accidents causes were also falls without external forces.«). Allerdings entsprechen sich die Kategorien »single-bicycle crashes« und »falls without external influence/forces« nicht, fehlen doch in Letzterer solche Ursachen wie »Technischer Defekt beim Fahrrad« oder »Kollisionen mit einem fixen Objekt« (vgl. JUHRA et al., a.a.O.).

Ein Mailwechsel mit JUHRA konnte die verbleibende Diskrepanz nicht vollständig klären; es zeigt sich die Problematik der internationalen Vergleiche auf, da keine einheitliche Nomenklatur definiert ist, die dann auch in den unterschiedlichen Studien angewendet wird.

57 Siehe etwa die Argumentation von HUHNS, BA 2014, Sup. 16 zu einem niedrigeren Grenzwert: »Weniger Alkoholfahrten und -unfälle, langfristig ein Rückgang der durchschnittlichen Alkoholpegel bei Verunglückten, weniger verletzte und getötete Radfahrer.« Und (a.a.O., S. 19): »Es geht darum, Verkehrsunfälle zu verhindern – auch solche, bei denen allein Fahrradfahrer zu Schaden kommen.«

Es muss erstaunen, dass bei dieser Sichtweise nicht auch Restriktionen gegenüber älteren Radfahrern diskutiert werden: 2013 waren von insgesamt 354 getöteten Radfahrern 175, also 49,3 %, 70 und mehr Jahre alt – übrigens die Altersgruppe, die am wenigsten alkoholisiert Rad fährt (Statistisches Bundesamt [Hrsg.], *Verkehrsunfälle – Zweiradunfälle im Straßenverkehr*, 2013, S. 13).

58 Vgl. in diesem Zusammenhang auch OLG Oldenburg, BA 2015, 31: »... der Senat ... neigt [dazu], Trunkenheitsfahrten mit einem Fahrrad wegen der damit in erster Linie verbundenen Selbstgefährdungen nicht als 'erheblich' i.S. des § 64 StGB anzusehen ... «

59 FAHL, NZV 1996, 308.

60 Vgl. aber BGHZ 74, 25 (34) zur Gurtnlegepflicht: »Die Folgekosten der unerträglich hohen Anzahl von Unfällen mit schweren und schwersten Personenschäden für die Allgemeinheit sind erheblich. Unfallopfer fallen zuweilen ihr Leben lang der Fürsorge privater und öffentlicher Pflegepersonen zur Last.« Auch BVerfGE 59, 275 (279) erwähnt zur Schutzhelmpflicht etwas nebulös »Einsatz der Rettungsdienste, ärztliche Versorgung, Rehabilitationsmaßnahmen, Versorgung der Invaliden«.

BVerfG 1982 die Grundgesetzverträglichkeit der in § 21a Abs. 2 StVO bußgeldbe-  
wehrtene Helmpflicht für Motorradfahrer nicht etwa damit begründet, dass zahllo-  
sen Bikern ihr Kopfschutz das Leben rettet, sondern sehr gewunden formuliert: Ein  
Motorradfahrer, »der ohne Schutzhelm fährt und deshalb bei einem Unfall eine schwere  
Kopfverletzung davonträgt«, schade »keineswegs nur sich selbst«. Denn es liege »auf der  
Hand, daß in vielen Fällen weiterer Schaden abgewendet werden kann, wenn ein Unfall-  
beteiligter bei Bewußtsein bleibt.«<sup>61</sup>

Vor allem aber: Auch jeder Radfahrer, der durch einen alkoholbedingten Fahr-  
fehler allein verunfallt, ist ohnehin schon nach geltendem Recht infolge relativer  
Fahrunsicherheit sogar gemäß § 316 StGB zu bestrafen!<sup>62</sup>

### c) Unfallfreie

Wer bleibt als Adressat für einen zusätzlichen neuen Ordnungswidrigkeitentatbe-  
stand aber dann noch übrig? Nur der alkoholisierte Radfahrer, der in keinen Unfall  
verwickelt wird und dem auch kein alkoholbedingter Fahrfehler anzulasten ist.

Ein Fahrfehler ist nach allgemeiner Ansicht dann alkoholbedingt, wenn er »in  
symptomatischer Weise auf die nach Alkoholgenuss typischerweise auftretenden physiolo-  
gischen (etwa Verlängerung der Reaktionszeit, Beeinträchtigung des Gleichgewichtssinns,  
Einengung des Gesichtsfelds, Müdigkeit) und psychischen (etwa Kritiklosigkeit, erhöhte  
Risikobereitschaft und Selbstüberschätzung) Folgen hinweist.«<sup>63</sup> ROLAND HUHN,  
Rechtsreferent des ADFC, nennt hier als Beispiele<sup>64</sup>: »Beim Anfahren wird vergessen,  
das Licht einzuschalten. Richtungsänderungen werden nicht oder falsch angezeigt. Es  
wird in Schlangenlinien oder verkehrt durch Einbahnstraßen gefahren ... Man könnte  
auch noch das Missachten roter Ampeln hinzunehmen.« Er fügt dann aber an: »Das  
alles kommt auch bei nüchternen Radfahrern öfter vor und lässt keinen Schluss auf eine  
alkoholbedingte Fahrunsicherheit zu.« Deshalb könne die Polizei »Radfahrer unterhalb  
des absoluten Grenzwerts in der Regel nicht aufhalten«; sie habe »außer gutem Zureden  
keine Handlungsoption«.

61 BVerfGE 59, 275; ähnlich zur Gurtanlegepflicht in § 21a Abs. 1 StVO BVerfG (Kammer),  
NJW 1987, 180.

62 Nach Mitteilung von Amtsanwälten auf einer Fortbildungsveranstaltung in Königs Wuster-  
hausen im November 2014 wird dies jedenfalls in Brandenburg dem Legalitätsprinzip ent-  
sprechend auch verfolgt; siehe aber HUHN, BA 2014, Sup. 15: »In der Praxis ist die relative  
Fahruntüchtigkeit von Radfahrern bedeutungslos.«

Es ist zu bedenken, dass bei Alleinunfällen oftmals eine Verfahrenseinstellung gemäß § 153b  
StPO i.V.m. § 60 Satz 1 StGB (»... wenn die Folgen der Tat, die den Täter getroffen haben, so  
schwer sind, dass die Verhängung einer Strafe offensichtlich verfehlt wäre«) opportun sein dürfte.

63 KOEHL, SVR 2015, 13 unter Hinweis auf FISCHER, StGB, 60. Aufl. 2013, § 316 Rn. 35.

64 HUHN, BA 2014, Sup. 14 f.; HUHN, BA 2015, 132). Siehe auch das Verkehrslagebild »Rad-  
fahrer im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss«, S. 2 f.: »In den Medien und in der Öffent-  
lichkeit wird zunehmend beklagt, dass Radfahrer bewusst Regeln verletzen (z.B.: Benutzen der  
falschen Richtungsfahrbahn, Missachtung des Rotlichts von Lichtsignalanlagen) und dabei die  
besonderen Risiken für sich oder andere außer Acht lassen.«

Dem ist nicht zuzustimmen: Bei einem Radfahrer, der bei einer polizeilichen Anhaltung Alkoholkonsum (etwa infolge einer »Fahne«) erkennen lässt und außerdem Fahrfehler der genannten Art begangen hat, liegt in aller Regel zumindest ein Anfangsverdacht relativer Fahrunsicherheit entsprechend § 316 StGB vor<sup>65</sup>. Ergibt eine sodann zulässige (Atem-) Alkoholprüfung gar einen Wert entsprechend einer BAK von über einer Promille<sup>66</sup>, so sind in gleicher Weise polizeirechtliche Maßnahmen wie etwa ein Weiterfahrverbot zulässig, wie sie vorgeblich erst nach der Inaugurierung eines neuen Bußgeldtatbestandes möglich sein sollen<sup>67</sup>.

Eine legislatorische »Lücke« verbleibt mithin eigentlich nur hinsichtlich aller zwar angetrunken, aber fahrfehlerlos Radelnden, sofern sie – vielleicht bei einer zielgerichteten Verkehrskontrolle, eigentlich fallen sie ja überhaupt nicht auf – »entdeckt« werden<sup>68</sup>.

Vor allem deshalb, weil sie letztlich allenfalls unauffällig Radelnde betreffen könnten, bestehen gegen die entsprechenden Gesetzesvorschläge erhebliche Bedenken.

### 3. Welche Bedenken?

#### a) *Ultima ratio*

Ob jede vermeintliche Lücke im Ahndungssystem sogleich »postwendend« geschlossen werden muss, sollte man durchaus bezweifeln. Strafrecht – und das Ordnungswidrigkeitenrecht gehört dazu – ist *ultima ratio*; es bezweckt als »schärfstes Schwert« des Staates keine lückenlose Sanktionierung jeglichen unbotmäßigen Verhaltens.

Es muss bedacht werden, wie sehr sich bei demjenigen, dem man ein Bußgeld für bloßes alkoholisiertes Radeln androhen könnte, das Erfolgsunrecht verflüchtigt hat: Es ist von seiner Fahrsicherheit auszugehen, und er hat dementsprechend niemanden auch nur abstrakt gefährdet! Und im Unterschied zum Kraftfahrer hat sich beim Radfahrer auch noch die verbleibende »potentielle Gefahr einer abstrakten Gefahr« – darin liegend, dass bei seiner Alkoholisierung schon eine solche Gefahr hätte vorliegen können – verringert, weil in ihm, ich habe es schon angesprochen, ein deutlich geringeres Gefährdungspotential als im Motorisierten liegt.

65 Siehe dazu ausführlich GRAMSE, NZV 2002, 17 ff.

66 Siehe dazu schon BGHSt 31, 44 (45): »Dabei sind die an eine konkrete Ausfallerscheinung zu stellenden Anforderungen um so geringer, je höher die Blutalkoholkonzentration ... [ist].« Siehe auch STERNBERG-LIEBEN/HECKER in Schönke/Schröder, StGB, 29. Aufl. 2014, § 316 Rn. 12 mit zahlr. weiteren Nachw.

67 Die immer wieder betonte Bedeutungslosigkeit der relativen Fahrunsicherheit von Radfahrern in solchen Fällen in der Praxis offenbart keine Gesetzeslücke, sondern eher ein – mit Blick auf § 258a StGB sogar sehr problematisches – Unterlassen der Exekutive.

68 Und selbst hier können noch einmal diejenigen abgeschieden werden, die während der Verkehrskontrolle Koordinationsstörungen wie »ein Stolpern und Schwanken beim Gehen ... das Reden mit lallender Stimme ... oder ein unbesonnenes Benehmen« als Beweiszeichen relativer Fahrunsicherheit zeigen.

## b) Wertungswiderspruchsfreiheit

Ein weiterer Punkt ist, dass Radfahrer, genauso wie Fußgänger, aber anders als Führer von Kraftfahrzeugen, eben deshalb keinerlei Zulassungsvoraussetzungen für die Teilnahme am Straßenverkehr unterliegen<sup>69</sup>. Sie brauchen keine Fahrerlaubnis zu erwerben, keine praktische und theoretische Fahrprüfung zu absolvieren, keinen Sehtest vorzulegen. Es gibt kein Mindestalter; ab dem vollendeten 10. Lebensjahr müssen Kinder sogar auf der »gefährlichen« Fahrbahn statt auf dem Gehweg radeln<sup>70</sup>. – Wie passen hierzu Promillegrenzen?

Dem verwandt ist der Gedanke, dass die Gefährdung Dritter durch Radfahrer weitaus mehr Ähnlichkeit mit der Gefährdung durch betrunkene Fußgänger als durch motorisierte Kraftfahrzeugführer aufweist: Es wird immer wieder auf die Gefahren hingewiesen, wenn Autofahrer Schlangenlinien fahrenden, schwankenden Radfahrern ausweichen müssen<sup>71</sup>. Für torkelnde Fußgänger trifft das aber genauso zu<sup>72</sup>. An eine Promillegrenze für alle Verkehrsteilnehmer, also auch für Fußgänger, denkt aber natürlich niemand<sup>73</sup>.

69 Die einzige Einschränkung lässt sich aus § 3 Abs. 1 Satz 1 FeV herleiten: »Erweist sich jemand als ungeeignet oder nur noch bedingt geeignet zum Führen von Fahrzeugen oder Tieren, hat die Fahrerlaubnisbehörde ihm das Führen zu untersagen, zu beschränken oder die erforderlichen Auflagen anzuordnen.«

Sehr kritisch zum Verbot des Radfahrens nach § 3 FeV KETTLER, SVR 2015, 9 ff.

70 Siehe § 2 Abs. 5 Satz 1 StVO: »Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen, ältere Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen.« Ähnlich HUHNS, BA 2014, Sup. 16.

71 BGHSt 34, 133 (136): »... daß alkoholisierte Radfahrer wegen ihrer Gleichgewichtsbeeinträchtigung durch plötzliche, unkontrollierte Lenkbewegungen andere, erheblich schneller fahrende Verkehrsteilnehmer zu Ausweichmanövern veranlassen können, die nicht nur für die ausweichenden, sondern vor allem auch für die entgegenkommenden Verkehrsteilnehmer in hohem Maße gefährlich sind.« Siehe auch VG Cottbus, Beschl. v. 16.5.2014 – 1 L 117/14 (bei juris): »... immer die Gefahr besteht, dass motorisierte Verkehrsteilnehmer wegen des unkontrollierten Verhaltens eines alkoholisierten Radfahrers unvorhersehbar ausweichen müssen und mit anderen Fahrzeugen kollidieren«; VG Neustadt, Beschl. v. 8.8.2014 – 3 L 636/14.NW (bei juris): »... der Führer eines fahrerlaubnisfreien Fahrzeugs kann andere motorisierte Verkehrsteilnehmer durch seine Fahrweise (z.B. bei einspurigen Fahrzeugen durch Nichthalten der Spur infolge eines alkoholbedingten gestörten Gleichgewichtssinns) in Bedrängnis bringen und zu die Verkehrssicherheit gefährdenden Reaktionen veranlassen (z.B. reflexbedingtes Ausweichen auf die Gegenfahrbahn oder den Bürgersteig).«

72 FAHL, NZV, 1996, 308; siehe auch MAATZ, BA 2014, Sup. 8.

73 FAHL, NZV, 1996, 308: »Auf den Gedanken, ihnen den Rückweg nach Hause (und sei es auch nur zum nächsten Taxistand) zu verbieten, würde wohl ernsthaft niemand verfallen.« Siehe aber OLG Köln, VersR 2011, 506: »Der Kläger hat ... sich in einem Zustand schwerwiegender Alkoholisierung (BAK: 2,51 ‰) im Straßenverkehr bewegt, obwohl er dies wegen der daraus folgenden Verkehrsuntüchtigkeit auch als Fußgänger nicht durfte (§ 2 FeV ...). ... der Kläger [ist] diversen Verkehrsteilnehmern durch seinen sehr stark schwankenden Gang ... aufgefallen. Letztgenannte Zeugin hat den Kläger noch auf allen Vieren aus einem Graben herauskrabbelnd gesehen ... Sein Verhalten ... gipfelte [darin], dass er mitten auf der Fahrbahn

Gäbe es eine solche allgemeine Grenze – und würde sie eingehalten – wäre das übrigens zur Verhinderung von Körper- und Sachschäden Dritter um ein Vielfaches segensreicher als Promillegrenzen (nur) für Radfahrer: Man kann durchaus schätzen, dass mehr als ein Drittel zumindest aller erheblicheren Körperverletzungen und kaum weniger Sachbeschädigungen im öffentlichen Raum unter dem Einfluss alkoholischer Getränke durch »Fußgänger« geschehen<sup>74</sup>!

### c) Wer radelt, fährt nicht

Vor allem aber: Ich sehe das Fahrrad als ein Mittel, Alkoholisierte vom Auto fernzuhalten. Seien wir Realisten: Wir können nicht verhindern, dass Alkohol getrunken wird, oftmals (zu) viel. Wir haben auch keine Möglichkeit zu unterbinden, dass das nicht nur zu Hause oder in der benachbarten Eckkneipe geschieht, sondern weiter weg auf dem Schützenfest, beim Public Viewing, in der Diskothek im nächsten Dorf. Wir müssen dann aber in Rechnung stellen, dass alle wieder nach Hause wollen. Fahrgemeinschaften lassen sich nicht immer organisieren. Der Öffentliche Personennahverkehr kann spätabends allenfalls in größeren Städten noch helfen<sup>75</sup>. Taxis sind teuer – und zur Party hinkommen muss man zunächst ja auch. Wer lapidar auf »Taxis oder Busse und Bahnen« als »richtige Wahl« verweist und glaubt, so das Problem lösen zu können, ist naiv<sup>76</sup>.

Bei einer Untersuchung in Münster gaben über ein Drittel der Befragten an, das Fahrrad zu nutzen, um Alkohol zu trinken<sup>77</sup>. Glauben wir wirklich, sie würden sämtlich plötzlich auf Mineralwasser umsteigen oder abends zu Hause bleiben?

---

*bäuchlings zu liegen kam und in diesem Zustand verbarnte ...* « Siehe auch BGH, BA 1976, 372 zur Verkehrstüchtigkeit eines jungen Mannes mit einer BAK von 1,78 ‰.

- 74 »Von insgesamt 137.690 aufgeklärten Fällen von Gewaltkriminalität wurden [2013] 42.144 Fälle (30,6 Prozent) unter Alkoholeinfluss verübt (2012: 32,1 Prozent). Bei schwerer und gefährlicher Körperverletzung (104.989 Fälle, davon 35.908 Fälle unter Alkoholeinfluss) ist der Anteil der Taten, die unter Alkoholeinfluss begangen wurden, im Vergleich zum Vorjahr leicht von 35,5 auf 34,2 Prozent gesunken.« (Polizeiliche Kriminalstatistik 2013, S. 10). Sachbeschädigungen wurden 2013 unter Alkoholeinfluss in 26,6 % aller Fälle begangen, an KfZ in 29 % der Fälle (Polizeiliche Kriminalstatistik 2013, Tabelle 22, S. 47 [<http://www.bka.de/DE/Publikationen/PolizeilicheKriminalstatistik/2013/2013Standardtabellen/pks2013StandardtabellenTatverdachtigeUebersicht.html>]). Für die sog. Straßenkriminalität (»Straftaten, die in ihrer Tatphase ausschließlich oder überwiegend auf öffentlichen Straßen, Wegen oder Plätzen – einschließlich öffentlicher Verkehrsmittel – begangen werden und durch Präventionsmaßnahmen reduzierbar sind«) nennt die Polizeiliche Kriminalstatistik 25,9 % (a.a.O., S. 67).
- 75 OLIVER MALCHOW, Bundesvorsitzender der Gewerkschaft der Polizei (GdP), forderte 2013 für Busse und Bahnen, es müsse für stark alkoholisierte Personen ein Beförderungsverbot geben. (Rheinische Post vom 24.7.2013 [<http://www.rp-online.de/politik/deutschland/generelles-alkoholverbot-in-bussen-und-bahnen-aid-1.3557867>]).
- 76 Siehe etwa BROCKMANN, zit. n. Pressemitteilung der Unfallforschung der Versicherer (UDV) vom 6.2.2013: »Für solche Fälle seien Taxis oder Busse und Bahnen die richtige Wahl.« (<http://www.gdv.de/2013/02/fahrrad-ist-keine-alternative-fuer-betrunkene-autofahrer/>).
- 77 Verkehrslagebild »Radfahrer im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss«, 2013, S. 3: »Das

All denen den Ausweg des Nach-Hause-Radelns zu verbauen, ist kontraindiziert, schafft es doch die Versuchung, das viel gefährlichere Auto zu nehmen<sup>78</sup>.

## Resümee

Ich komme zu folgendem Ergebnis:

Dass es auch aufgrund der neueren empirischen Untersuchungen keine Möglichkeit gibt, die Grenze der absoluten Fahrunsicherheit bei Radfahrern zu senken, braucht nicht bedauert zu werden. Schon heute macht sich jeder Radfahrer, der infolge seiner Alkoholisierung verunfallt oder auch nur Fahrfehler begeht, zumindest nach § 316 StGB strafbar.

Eine neue Ordnungswidrigkeitennorm würde nur diejenigen treffen können, die unter Alkohol unauffällig Rad fahren. Deren Ahndungswürdigkeit ist aufgrund des relativ geringen Gefährdungspotentials von Radfahrern sowie im Vergleich zu Fußgängern sehr fraglich.

Es ist zudem illusorisch – sofern man nicht »Mausefallen« für alkoholisierte Radfahrer etabliert – zu erwarten, dass eine solche Ordnungswidrigkeitenvorschrift praktische Relevanz erlangen würde<sup>79</sup>. Sie könnte allenfalls generalpräventiv als »deutliches

---

*Fahrrad wird häufig bewusst als Ersatz für den Pkw genutzt, wenn absehbar Alkohol konsumiert werden soll. So gaben bei einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus dem Jahr 2010 21 % der Fahrradfahrer an, das Fahrrad zu nutzen, um bei abendlichen Unternehmungen Alkohol trinken zu können. Eine Befragung in Münster bestätigt dies und kommt sogar zu einem höheren Ergebnis: 34,5 % aller Befragten und 52,9 % der 16- bis 29-Jährigen gaben an, das Fahrrad zu nutzen, um Alkohol trinken zu können.»*

Siehe auch Spiegel online vom 17.7.2014 (<http://www.spiegel.de/unispiegel/wunderbar/party-lobbuch-muenster-wenn-studenten-betrunken-fahrradfahren-a-980627.html>): »Der Mittwoch sei für Münsters Uni-Studenten der klassische ›Ausgehtag‹, sagt [Polizeidirektor Udo Weiss, Chef der Verkehrsdirektion Münster]. Um Geld zu sparen, werde vielfach erst zu Hause ›vorgeglüht‹, anschließend betrieben die Hochschulerner gern ›Eventbopping‹ und düsten dann mit dem Fahrrad von einer ›Location‹ zur nächsten. So sei es eben üblich in Münster und anderen Uni-Städten.«

Ähnlich auch KOEHL, SVR 2015, 11: »Gerade in der jüngeren Bevölkerung ist häufig zu beobachten, dass man bereits mit dem Fahrrad zur ›Feierlocation‹ erscheint, um nicht Gefahr zu laufen, im berauschten Zustand mit dem eigenen Kraftfahrzeug nach Hause zu fahren.«

78 Im Ergebnis so auch KETTLER, SVR 2015, 9: »Der Automatismus mit strengerer Sanktionierung des Radfahrers ist für die Verkehrssicherheit ... kontraproduktiv.«

79 »Die Gewerkschaft der Polizei (GdP) fordert die Innenminister auf, bei ihren Beratungen die personelle Situation der polizeilichen Verkehrsüberwachung nicht außer Acht zu lassen. Jede Regel sei nur die Hälfte wert, wenn das Risiko, beim Regelverstoß erwischt zu werden, zu gering sei, sagte GdP-Chef Oliver Malchow.« (Rheinische Post vom 22.5.2013 [<http://www.rp-online.de/leben/auto/news/betrunkene-radler-sind-eine-gefahr-fuer-andere-aid-1.3413799>]). Siehe dazu auch HUHN, BA 2014, Sup. 18 f.



Signal«<sup>80</sup> wirksam sein. Dieser Hoffnung steht aber vor allem die Sorge entgegen, dass im alkoholisierten Zustand stattdessen wieder mehr ein die Verkehrssicherheit weitaus mehr gefährdendes Kraftfahrzeug benutzt werden könnte.

Anfang November hat die Justizministerkonferenz in Berlin zum »Alkohol am Lenker« beschlossen: »Da nach derzeitiger Rechtslage eine Strafbarkeit bei alkoholbedingten Ausfallerscheinungen bereits ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,3 Promille in Betracht kommt, sehen die Justizministerinnen und Justizminister ... keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf.«<sup>81</sup>

Dem ist zuzustimmen<sup>82</sup>. Belassen wir es bei der geltenden Rechtslage<sup>83</sup>.

## Epilog

»[Ja] mir san mit'n Radl da« – was hat es mit dem Titelzusatz meines Vortrages auf sich?

1971 spielten die »Wachauer Buam«, eine niederösterreichische Blasmusikkapelle, einen so betitelten volkstümlichen Schlager ein<sup>84</sup>, der die Freuden des Radfahrens beschreibt, gesungen auf der Melodie des alten Gospelsongs »Just Over in the Glory Land«.

Gleich in der ersten Strophe heißt es:

---

80 Vorstand des DVR, mitglieder info 6/2014. Siehe auch (zur 0,5 ‰-Grenze in § 24a Abs. 1 StVG) Begr. Entwurf der Bundesregierung eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StVRÄndG) vom 12.10.2000, BT-DrS 14/4304, S. 9 (BA 2000, 225): »positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit insgesamt«.

81 Beschluss der 85. Konferenz Justizministerinnen und Justizminister am 6. November 2014 in Berlin zu TOP II.4 Fahrtüchtigkeit bei Fahrradfahrerinnen und -fahrern (BA 2015, 22 f.).

82 BÖNKE, NZV 2015, 17 meint allerdings, daraus, dass »die Möglichkeit der Normierung eines Aufgangatbestandes in einer Bußgeldvorschrift mit keinem Wort erwähnt wird«, sei nicht zu schließen, »dass die Justizministerkonferenz auch insoweit keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf sieht«.

83 Die Rechtslage entspricht übrigens (abgesehen von der deutschen Konstruktion der absoluten Fahrunsicherheit) in etwa der in allen skandinavischen Staaten und auf den Britischen Inseln: »Im Einzelfall Sanktion möglich für das Fahren eines Fahrrades, wenn man alkoholbedingt nicht zum sicheren Führen des Rades in der Lage ist.« (ADAC 4/2013 [http://www.adac.de/\_mmm/pdf/1304\_PromilleRadfahrer\_170835.pdf]). Schweden und Großbritannien/Nordirland (»United Kingdom«) bilden (mit den Niederlanden) die »SUN-Staaten«, die »nach allgemeiner Überzeugung ... in Europa, aber auch weltweit am erfolgreichsten in ihrer Verkehrssicherheitsarbeit« sind (STEPHAN, Kontrolle als Prävention Maßnahmen gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr. Erfahrungen aus Nordrhein-Westfalen. Presseseminar Alkohol und Drogen im Straßenverkehr 4./5.9.2006 in Bonn [http://www.dvr.de/presseseminare/776\_80.htm]).

84 Leitung: Kurt Friedrich; Text / Musik: P. Ciri & W. Lind (Peter Hrnčirik und Wolfgang Lindner) (zu hören bei Youtube [https://www.youtube.com/watch?v=Sj9udAHoAUY]).



*Zum Zechen fährt der kluge Mann  
seit Neuestem mit'n Radl  
Damit er wieder heimfahr'n kann  
ganz ohne Furcht und Tadel  
Er braucht dazu kein' Führerschein  
nur etwas Gleichgewicht  
Man fährt damit sein' Affen heim  
und Straf' zahl'n muss man nicht*

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.



## **Überholverbote und Schutzplanken mit Unterfahrschutz – wirksame Maßnahmen gegen Unfälle und schwere Unfallfolgen**

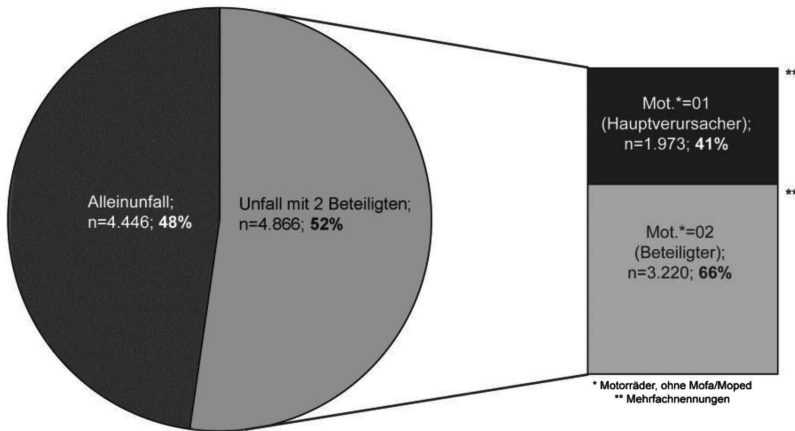
**Siegfried Brockmann**  
**Leiter Unfallforschung der Versicherer (UDV), GDV Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin**

Da unter den Mitwirkenden im Arbeitskreis große Einigkeit hinsichtlich des grundsätzlichen Handlungsbedarfs bei Landstraßenunfällen und hinsichtlich der Hauptproblemfelder herrscht, haben wir uns entschieden, diese zu verteilen. Mir ist die Aufgabe zugefallen, Motorrad- und Überholunfälle zu analysieren, um daraus folgend zu Handlungsempfehlungen zu kommen.

### **Motorradunfälle**

Motorradfahrer haben nicht in gleichem Maße von der Abnahme der Getöteten im Straßenverkehr partizipiert, wie Pkw-Fahrer. Von 1992 bis einschließlich 2012 ging die Zahl der getöteten Motorradfahrer um 35 % zurück während im gleichen Zeitraum die Zahl der getöteten Pkw-Insassen um 72 % sank. Im Ergebnis führt dies zu einer Steigerung des Anteils der Motorradfahrer an allen Verkehrstoten von 8,5 % 1992 auf 16,3 % 2012. In absoluten Zahlen befindet sich die Zahl der Getöteten Motorradfahrer seit einigen Jahren etwa bei 700, davon starben 2012 auf Außerortsstraßen (ohne BAB) 415, also rund 60 %. Ihr Anteil an allen Landstraßentoten liegt damit bei ca. 20 %. Anders ausgedrückt ist das fahrleistungsbezogene Risiko, in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt zu werden, für Motorradfahrer rund 14 Mal höher als für Pkw-Fahrer. Ein Teil des Problems liegt dabei sicher darin, dass diese Gefahren von einem Großteil der Motorradfahrer entweder ganz negiert oder darauf reduziert werden, dass ein Pkw-Fahrer einen Fehler macht, der dem Motorrad zum Verhängnis wird.

Tatsächlich stimmt die Betrachtung, dass Unfälle mit Motorrädern zu zwei Dritteln nicht vom Motorradfahrer verursacht werden, nur für Unfälle mit zwei und mehr Beteiligten. Unterschlagen wird dabei der Alleinunfall, auf den rund 28 % aller getöteten Motorradfahrer zurückgehen, auf der Landstraße sogar 35 % der Getöteten und 47 % der Schwerverletzten. Rund die Hälfte aller Unfälle mit Personenschaden und Motorradbeteiligung auf Landstraßen sind Alleinunfälle.



Quelle: Statistisches Bundesamt 2014; Fachserie 8, Reihe 7, UV 1B, 2013

**69% aller Unfälle (P) sind vom Motorradfahrer verursacht \*\*\***

**66% aller getöteten Motorradfahrer und Mitfahrer sind vom Motorradfahrer verursacht \*\*\***

\*\*\* bei Unfällen mit bis zu 2 Beteiligten

Die UDV hat deshalb die Unfallkommissionen in Deutschland gebeten, Strecken mit besonderer Häufung von Motorradunfällen zu benennen. Beispiele für solche Strecken sind die B 500 / L 83 südlich Baden-Baden und die B 85 am Kyffhäuser. Die Auswertung UKO-Rückmeldungen zeigte dann auch, dass auf 0,18 % des Landstraßennetzes rund 6% aller getöteten Motorradfahrer entfallen. In der überwiegenden Zahl der Fälle handelte es sich um Fahrfehler mit Abkommen von der Fahrbahn.

Da die Unfalldhäufungen sich meist auf Strecken mit wenigen hundert Metern Länge erstrecken, ist es hier besonders effektiv, mit Maßnahmen an der Infrastruktur zu reagieren. Dabei zeigen aber die Erfahrungen, dass die Anbringung von Gefahrenwarnschildern und die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen keine Wirkung haben. Letzteres vor allem deshalb nicht, weil mangels Halterhaftung Kontrollen nur mit Anhalten durchgeführt werden können und diese meist sehr schnell bekannt werden. Erfolgreich ist dagegen das Aufbringen von Rüttelstreifen auf der Fahrbahn, wie sie auch im MvMot empfohlen werden. Die Unfallkommission des Erzgebirgskreises hat mit einer entsprechenden Maßnahme 2013 den von DVR und UDV verliehenen Preis für die beste deutsche Unfallkommission erhalten. Auf der K 9107 bei Neidhardtal waren im Dreijahreszeitraum vor der Maßnahme in einer Kurve 12 Motorradunfälle mit 10 Schwer- und 9 Leichtverletzten registriert worden. Nach Durchführung der Maßnahme gab es keinen Unfall mehr.



Quelle: Landratsamt Erzgebirgskreis



Quelle: Landratsamt Erzgebirgskreis

Dabei gibt es für den oft behaupteten Verlagerungseffekt keinen Beweis und falls dieser doch in nennenswertem Ausmaß existieren sollte, könnte er jedenfalls dadurch erheblich minimiert werden, dass alle entsprechend bekannten Kurven auf diese Weise entschärft werden. Jedenfalls ist diese den Unfall verhindernde Maßnahme allemal besser – und auch billiger – als nur die Milderung der Unfallfolgen durch Installation von Schutzplanken mit Unterfahrerschutz. Sie ist auch gegenüber Streckensperrungen am Wochenende, wie sie in Einzelfällen schon angeordnet wurden, der deutlich mildere Eingriff. Motorradgerechte Schutzplanken sind gleichwohl mindestens auf bekannten Motorradausflugstrecken und Bereichen mit einer Häufung von Motorradunfällen als Element der passiven Sicherheit das Mittel der Wahl. Die Straßenbaulastträger sind deshalb aufgefordert, entsprechende Investitionsmittel zur Verfügung zu stellen.

Entscheidend aber für eine deutliche Verringerung der Unfallzahlen dürfte die – wie es der bekannte Buchautor und Instruktor Prof. Bernt Spiegel ausdrückte – obere Hälfte des Motorrads sein. Dabei ist zu bedenken, dass Motorradfahren in heutiger Zeit ganz überwiegend nicht mehr der Erreichung eines Ziels, beispielsweise des Arbeitsplatzes, dient, sondern vielmehr der Freizeitgestaltung. Dabei ist der besondere Reiz des Motorradfahrens, die Schräglagen und die enorme Beschleunigung, auch gleichzeitig das Problem. Der Spruch »No risk – no fun« trifft beim Motorradfahren für viele Fahrer als Motto zu. Untersuchungen der UDV und der BASt zeigen, dass besonders risikogeneigte Personen auch noch einmal ein überproportionales Unfallrisiko haben. Dies ist auch an der besonderen Unfallbeteiligung von sportlichen Motorradbauformen erkennbar. Es ist also sicher davon auszugehen, dass ein nicht geringer Teil der getöteten und verletzten Motorradfahrer darauf zurückzuführen ist, dass im öffentlichen Straßenverkehr eine Risikosportart ausgeübt wird. Die Frage ist also naheliegend, ob der Gesetzgeber es auch tolerieren würde, wenn beispielsweise beim Paragliding eine entsprechende Anzahl von Opfern zu verzeichnen wäre.





Da aber der Straßenverkehr in Deutschland immer noch weit mehr als ein Zwecksystem ist, in dem die »Freude am Fahren« gesellschaftlich mindestens zugestanden wird, wird es sicherlich keinen gesetzlichen Eingriff geben. Im Gegenteil: Die freiwillige Selbstbeschränkung der Hersteller für den deutschen Markt auf maximal 100 PS Leistung, die bis in die neunziger Jahre galt, ist aus heutiger Sicht nur noch als die gute alte Zeit zu bezeichnen. Dabei sei durchaus zugestanden, dass angesichts der Leistungsaufüstung auch schon von Kleinwagen eine moderate Erhöhung dieser Grenze diskutabel gewesen wäre. Dass aber inzwischen die 200-PS-Grenze ebenfalls gefallen ist, kann nur noch als Wahnsinn und sicherlich als fatales Signal bewertet werden. Nicht ohne Grund spricht die Presse in Hinblick auf ein entsprechendes neues Modell von »Boden-Boden-Raketen«.

Umso mehr stellt sich die Frage danach, welche Einflussmöglichkeiten für die »obere Hälfte des Motorrads« zur Verfügung stehen. Naheliegend ist die Forderung nach Absolvierung eines Sicherheitstrainings. Jedoch zielt dieses in erster Linie auf die Beherrschung des Fahrzeugs ab und kann typisches Fehlverhalten im realen Straßenverkehr nicht aufdecken. Für diesen Zweck eignet sich jedoch ein Sicherheitstraining auf der Straße, wie es DVR und UDV gemeinsam entwickelt haben und wie es vom DVR zertifiziert wurde. Entscheidend ist, dass bei Gruppenausfahrten Feedback durch den Instruktor, durch andere Teilnehmer und durch Videoaufnahmen erfolgt und so das eigene Fahr- und Risikoverhalten einer kritischen Prüfung unterzogen wird. Regelmäßig werden solche Maßnahmen insbesondere von Teilnehmern besucht, für die das Thema Sicherheit einen besonderen Stellenwert hat. Um diesem Antiselektionseffekt zu entgehen, müssen entsprechende Trainings in regelmäßigen Intervallen zum Obligatorium werden. Dazu ist eine wissenschaftliche Evaluierung der Effekte vorzunehmen.

## Überholunfälle

Durch Fehler beim Überholen auf Landstraßen wurden laut amtlicher Statistik im Jahr 2013 6.693 Personen verletzt, davon 1.901 schwer. 171 Menschen wurden in diesem Zusammenhang getötet. Überholunfälle stellen also ein relevantes Vermeidungspotential dar und sind überdies meist besonders schwer. Der Statistik ist weiterhin zu entnehmen: Bei 28 % dieser Unfälle wurde trotz Gegenverkehr überholt, in 26 % trotz unklarer Verkehrslage. Das allgemeine Bild von Landstraßenunfällen die Persönlichkeitsmerkmale betreffend setzt sich auch beim Überholunfall fort: 46 % der Verursacher dieser Unfälle war unter 30 Jahre alt und zu 85 % männlich. Weitere Erkenntnisse sind allerdings aus der amtlichen Statistik nicht zu gewinnen. Die Unfallforschung der Versicherer hat deshalb in einem Forschungsprojekt genauer untersucht, unter welchen genauen Umständen es zu Überholunfällen kommt, um daraus entsprechende Gegenmaßnahmen abzuleiten.

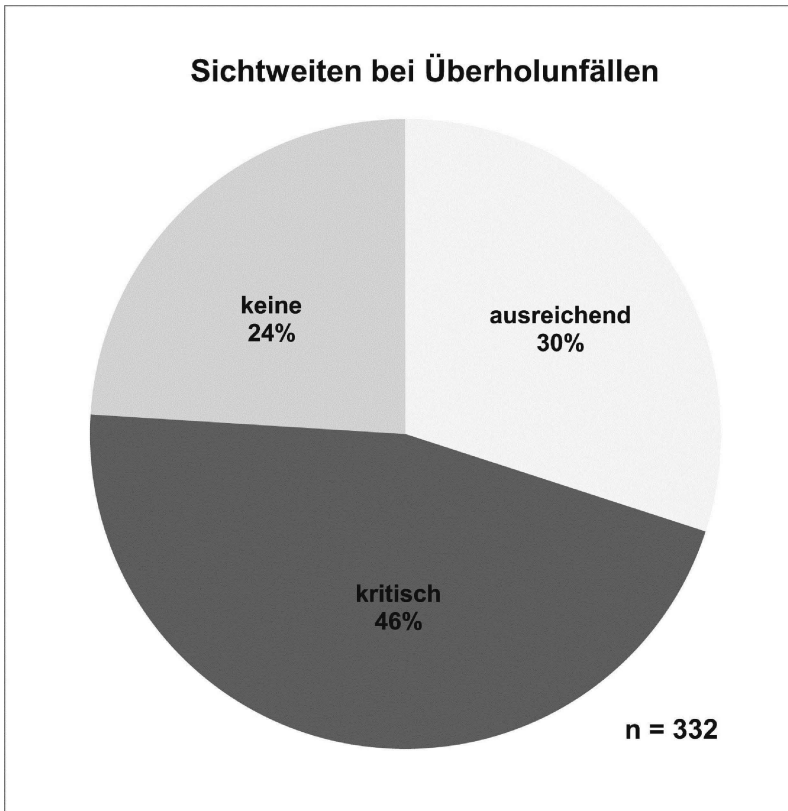
Zunächst zeigte die Analyse von 500 Strecken mit Überholunfällen, dass immerhin ein Viertel dieser Unfälle (26 %) in Bereichen stattfand, in denen das Überholen gar nicht erlaubt war. Anders herum formuliert: Bei drei Vierteln dieser Unfälle war das Überholen erlaubt. Aus der Analyse dieser Streckenabschnitte lässt sich weiterhin entnehmen, dass Anzahl und Schwere dieser Unfälle in Bereichen mit Überholverbot geringer sind, jedoch die geringsten Raten erst dann erzielt werden, wenn gleichzeitig auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit unterhalb von 100 km/h begrenzt wurde.

Regelungen von Überholmöglichkeiten	Risiko und Folgen von Überholunfällen auf zweistreifigen Landstraßen nach $V_{zul}^{2)}$			
	100		80 70 60 50	
	Unfallrate [U/(10 <sup>6</sup> ·Kfz·km)]	Unfallkostenrate [€/1000·Kfz·km]	Unfallrate [U/(10 <sup>6</sup> ·Kfz·km)]	Unfallkostenrate [€/1000·Kfz·km]
	0,12	19,0	<b>0,09</b>	<b>14,5</b>
	0,09	15,8	<b>0,06</b>	<b>8,9</b>
 2)	0,10	12,0	<b>0,07</b>	<b>9,4</b>
	0,07	13,9	0,07	<b>9,7</b>

1)  $V_{zul}$ : zulässige Höchstgeschwindigkeit

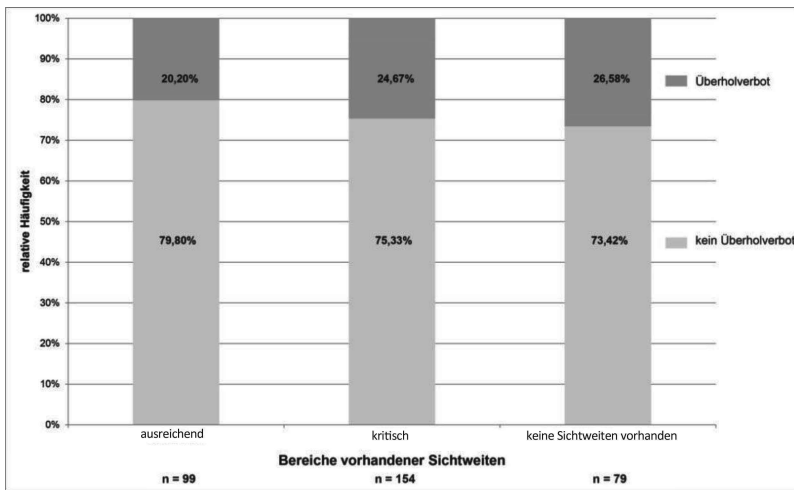
2) Teilweise wurden langsame Fahrzeuge ausgenommen

In einem vertiefenden Schritt hat die UDV dann auf 100 Strecken das Streckenprofil und die Sichtweiten bei Überholunfällen genauer analysiert. Dabei wurden ausreichende Sichtweiten in Anlehnung an die RAL als diejenige definiert, in der der Überholvorgang noch sicher abgeschlossen werden kann. Eine kritische Sichtweite ist danach, in Anlehnung an die RMS dann gegeben, wenn der Überholvorgang noch sicher abgebrochen werden kann. Alles darunter lässt bei plötzlichem Gegenverkehr keine vernünftige Option mehr, die Situation zu kontrollieren und baut somit auf Glück oder Zufall. Wie die folgende Grafik zeigt, war dieses eher mit »russischem Roulette« zu bezeichnende Verhalten bei immerhin jedem vierten Überholunfall zu beobachten. Zusammen 70 % aller Unfälle geschahen in Bereichen ohne ausreichende Sichtweiten für sicheres Überholen.



Dabei zeigt die Auswertung des Geländeprofiles, dass meist Kuppen (38 %) oder Wannen (33 %) für die eingeschränkte Sicht verantwortlich waren. Natürlich ist in den Bereichen ohne Sicht die Überholrate ( $\ddot{U}/\text{km}/\text{h}$ ) am geringsten, allerdings sowohl die Unfallrate als auch die Unfallkostenrate deutlich am höchsten. Das Risiko, pro Überholvorgang einen schweren Unfall zu verursachen, ist also in Bereichen ohne ausreichende Sichtweiten, aber auch bei kritischen Sichtweiten deutlich erhöht. Interessant war jetzt noch die Frage, ob die Anordnung von Überholverböten mit den kritischen Bereichen korrespondiert. Letztlich ist ja der Sinn einer solchen Anordnung genau die Verhinderung solcher Unfälle. Tatsächlich aber waren in 75 aller Bereiche mit Überholunfällen und kritischer Sichtweite keine Überholverböte angeordnet, in Bereichen ohne ausreichende Sichtweite bestand zu über 73 % kein Überholverbot.





Dies entspricht nicht der allgemeinen Erwartung des Verkehrsteilnehmers, der davon ausgeht, dass in besonders kritischen Bereichen Überholverbote bestehen und schlimmstenfalls im Umkehrschluss annimmt, dass auf verbotsfreier Strecke das Überholen auch möglich ist. Hintergrund dieses Missverhältnisses ist offenbar die Regelung des § 45 Abs. 9 StVO, die der Anordnung von Verkehrszeichen sehr enge und in Bezug auf Überholverbote kaum erfüllbare Grenzen setzt. Danach ist die Anordnung nur zulässig, wenn dies aufgrund der besonderen Umstände **zwingend** geboten ist. Als Ausfluss der »Schilderwaldebatte« sollen eben gerade keine Schilder aufgestellt werden, wenn der Verkehrsteilnehmer die Gefahr selbst erkennen kann. Das ist aber bei Überholsichtweiten offensichtlich nicht in dem erwartbaren Maß der Fall. Es ist deshalb zu fordern, dass die zuständigen Behörden überall dort Überholverbote anordnen, wo die Überholsichtweiten nach RAL nicht ausreichend sind und weiterhin dort, wo sie nach RMS kritisch sind und Überholunfälle dort zu verzeichnen sind. Um dies rechtssicher zu ermöglichen, muss der § 45 Abs. 9 geändert werden. Mein Vorschlag lautet daher, Satz 1 wie folgt neu zu fassen: »Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände nach pflichtgemäßem Ermessen der Straßenverkehrsbehörde geboten ist«. In Satz 2 ist das Wort »erheblich« zu streichen, so dass die Formulierung an dieser Stelle lautet »...wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter übersteigt.«

Selbstverständlich gehört zu einer zielgenauen Anordnung von Überholverböten auch, dass diese dann regelmäÙig von der Polizei überwacht werden. Insgesamt ist in diesem Bereich bisher ein erhebliches Kontrolldefizit zu konstatieren, ohne dass die festgestellte Missachtungsräte bei Überholunfällen (ohne Unfall liegt diese eher noch höher) nicht erklärbar wäre. Darüber hinaus bedarf es besonderer Aufmerksamkeit für das Erkennen sicherer Überholrichtsweiten und generell für die Gefahren beim Überholen in der Fahrschulrusbildung und insgesamt eine intensivere Ansprache in der Verkehrsaufklärung insbesondere der Zielgruppe junger Männer.

## **Unfallrisiko Landstraße – Schönheit vs. Sicherheit? Unfälle mit Aufprall auf Hindernisse neben der Fahrbahn**

**Dr. Andrea David, Dr. Christoph Hecht**  
**ADAC e. V., Ressort Verkehr**

### **Einleitung**

»Der Baum springt nicht auf die Straße.« Am Stammtisch, aber auch in manchen Medien und z. T. sogar in der Fachwelt wird immer wieder argumentiert, die Opfer von Baumunfällen seien selbst für die schwerwiegenden, auch tödlichen Unfallfolgen verantwortlich. Schließlich hätte erst ein Fahrfehler zur Abkommen von der Fahrbahn und in der Folge zur Kollision mit dem Hindernis geführt. Da es sich häufig um Alleinunfälle handelt, wird der Baumunfall zynisch als gerechte Strafe für überhöhte Geschwindigkeit, Unaufmerksamkeit oder Fahren unter Alkoholeinfluss gewertet. Straßenbäume werden mit ästhetischen und ökologischen Argumenten verteidigt und noch immer werden neue Bäume im unmittelbaren Straßenumfeld gepflanzt. Ein Baum könne schließlich nicht für die Fahrfehler der Verkehrsteilnehmer verantwortlich gemacht werden.

Diese Argumentation verkennt das unermessliche Leid, das jeder schwere Verkehrsunfall über Angehörige und Freunde der Unfallopfer bringt. Seit vielen Jahrzehnten hat unsere Gesellschaft die Todesstrafe selbst für schwerste Kapitalverbrechen abgeschafft – wie kann dann ein tödlicher Baumunfall als angemessene Folge einer Trunkenheitsfahrt gewertet werden? Nicht zuletzt verursacht jeder schwere und insbesondere tödliche Verkehrsunfall ganz erhebliche volkswirtschaftliche Schäden.

In der Arbeitssicherheit, aber auch bei anderen Verkehrsträgern werden schon lange erhebliche Anstrengungen unternommen, um Bedienpersonal und Benutzer vor den Folgen von Fehlhandlungen zu schützen. Gefährliche Produktionsmaschinen sind mit Schutzschaltungen und Verriegelungen ausgestattet, welche Unfälle durch Unaufmerksamkeit oder vorsätzliche Fehlbedienung weitgehend ausschließen. Im Schienen- und Luftverkehr verhindern technische Überwachungssysteme gefährliche Betriebszustände und die Kollision mit anderen Verkehrsmitteln. Im Vergleich dazu verlässt sich der motorisierte Straßenverkehr noch immer vorrangig auf die Aufmerksamkeit und Fehlerfreiheit des menschlichen Fahrers.

Straßenverkehrssicherheit muss als System gedacht werden. Aber nicht nur Fahrerassistenzsysteme im Fahrzeug, auch die Gestaltung der Infrastruktur kann und muss dazu beitragen, Fahrfehler zu verhindern und Unfallfolgen zu begrenzen. Unfälle mit Aufprall auf Hindernisse lassen sich vermeiden oder deren Folgen reduzieren, wenn die Straßenseitenräume nach den Anforderungen des heutigen Straßenverkehrs gestaltet werden.

### Unfallstatistik

Die Zahl der Getöteten im deutschen Straßenverkehr nimmt im langjährigen Trend seit vielen Jahren ab. Im europäischen Vergleich liegt Deutschland in der Spitzengruppe mit den niedrigsten Unfallkennziffern, ohne jedoch Bestmarken setzen zu können. Insbesondere die Zahl der Unfälle mit Personenschäden hat nicht im gleichen Maße von der positiven Entwicklung profitiert, wie die Zahl der Getöteten. Die Verteilung der Unfälle nach Ortslagen hat sich seit Jahren nicht gravierend verändert. So sind auch in 2013 wieder knapp 60% der Getöteten auf Außerortsstraßen ohne Autobahnen, im Folgenden Landstraßen genannt, ums Leben gekommen. Mit 26,5 Getöteten/1.000 Unfälle mit Personenschaden ist die Unfallschwere auf Landstraßen mehr als fünfmal so hoch wie auf Innerortsstraßen [4,9 GT/1.000 U(PS)] und auch höher als auf Autobahnen [23,2 GT/1.000 U(PS)]. Die Unfallarten 4 *Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das entgegenkommt*, 5 *Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt* und 8/9 *Abkommen von der Fahrbahn nach rechts/links* auf Landstraßen sind für nahezu die Hälfte aller Verkehrstoten in Deutschland verantwortlich [Tabelle 1].

		Autobahn		Landstraße		Innerorts	
		U(PS)	GT	U(PS)	GT	U(PS)	GT
	Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das						
1	anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehr steht	641	26	2.142	7	16.159	13
2	vorausfährt oder wartet	8.052	180	11.458	66	29.969	23
3	seitlich in gleicher Richtung fährt	2.608	17	2.274	30	8.924	37
4	entgegenkommt	97	18	9.634	642	11.645	67
5	einbiegt oder kreuzt	223	9	14.566	285	65.545	179
6	Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger	88	26	1.291	127	27.426	372
7	Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn	223	8	1.037	9	964	7

Arbeitskreis IV: Unfallrisiko Landstraße

		Autobahn		Landstraße		Innerorts	
		U(PS)	GT	U(PS)	GT	U(PS)	GT
	Abkommen von der Fahrbahn nach						
8	rechts	3.275	88	15.287	374	6.852	73
9	links	2.338	40	9.559	322	4.124	97
10	Unfall anderer Art	907	16	5.755	72	28.042	109
	Gesamt	18.452	428	73.003	1.934	199.650	977

Tabelle 1: Straßenverkehrsunfälle 2013 nach Ortslage und Unfallart [Statistisches Bundesamt]

Abkommen von der Fahrbahn nach rechts/links betrifft 34% der U(PS) und 36% der Getöteten auf Landstraßen. In vielen Fällen führt erst der Aufprall auf ein Hindernis im Seitenraum zu den schweren Unfallfolgen [Tabelle 2]. Aber nicht nur Abkommensunfälle, auch andere Unfallarten können zu einem Sekundäraufprall auf ein Hindernis im Seitenraum führen. Die schweren Folgen dieses Unfallverlaufs zeigen sich u. a. daran, dass 30% der U(PS), aber 44% der Getöteten auf Landstraßen [38,3 GT/1.000 U(PS)] im Zusammenhang mit dem Aufprall auf ein Hindernis zu beklagen sind. Über ein Viertel [26%] der Getöteten auf Landstraßen verstarben nach dem Aufprall auf einen Baum [59,1 GT/1.000 U(PS)].

		Autobahn		Landstraße		Innerorts	
		U(PS)	GT	U(PS)	GT	U(PS)	GT
	Aufprall auf Hindernis neben der Fahrbahn						
	Baum	414	27	8.576	507	2.891	67
	Mast	55	4	994	23	2.558	25
	Widerlager	31	1	203	9	105	3
	Schutzplanke	6.280	150	4.037	145	763	12
	sonstiges Hindernis	1.442	30	8.245	161	9.138	118
	kein Aufprall	10.230	216	50.948	1.089	184.195	752
	Gesamt	18.452	428	73.003	1.934	199.650	977

Tabelle 2: Straßenverkehrsunfälle 2013 nach Ortslage und Hindernissen neben der Fahrbahn [Statistisches Bundesamt]

Der Aufprall auf ein Hindernis neben der Fahrbahn ist kein reines Landstraßenphänomen. Auf Autobahnen sind sogar 45% der U(PS) und 50% der Getöteten bei Unfällen mit Aufprall auf ein Hindernis zu verzeichnen. Hindernisse entlang der Autobahnen sind in den meisten Fällen Schutzplanken, was sich in der niedrigeren

Unfallschwere [23,9 GT/1.000 U(PS)] gegenüber den Baumunfällen [65,2 GT/1.000 U(PS)] niederschlägt. Es ist jedoch erkennbar, dass auch Schutzplanken gefährliche Hindernisse für Verkehrsteilnehmer, insbesondere Motorradfahrer, darstellen können.

Im Gegensatz dazu spielt der Aufprall auf Hindernisse neben der Fahrbahn im Unfallgeschehen innerorts eine geringere Rolle. Nur 7,7% der U(PS) aber immerhin 23% der Getöteten verunglücken beim Aufprall auf ein Hindernis. Auch innerorts sind häufig Bäume betroffen; es kommt jedoch auch zu Kollisionen mit einer Vielzahl anderer Hindernisse. Beim Vergleich mit anderen Ortslagen ist zu berücksichtigen, dass innerorts weit häufiger Radfahrer und Fußgänger Opfer von Verkehrsunfällen werden.

### Maßnahmen

Nahezu alle Verkehrsunfälle resultieren mittelbar oder unmittelbar aus menschlichen Fehlern. Es wäre jedoch kurzsichtig, Abhilfe ausschließlich im fehlerfreien Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu suchen. Ohne den Fahrer aus der Verantwortung zu entlassen, muss das Ziel ein sicheres Verkehrssystem mit sicheren Fahrern in sicheren Fahrzeugen auf sicheren Straßen sein, in dem insbesondere die Fahrzeuge und die Infrastruktur menschliche Fehler kompensieren, Unfälle verhindern und Unfallfolgen begrenzen.

Das Unfallgeschehen auf Landstraßen wird maßgeblich von Konflikten an Knotenpunkten, im Gegenverkehr sowie durch Fahrnfälle (Abkommen) geprägt. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit adressieren die drei Maßnahmenfelder Fahrer, Fahrzeug und Infrastruktur. Viele Maßnahmen wirken sowohl auf die Unfallzahl, als auch auf die Unfallfolgen [Tabelle 3].

	Unfallzahl reduzieren	Unfallfolgen begrenzen
Fahrer	Fahrverhalten <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbildung, Risikoverhalten</li> <li>• Regeln und Vorschriften</li> <li>• Überwachung, Ahndung</li> </ul>	Kollisionsgeschwindigkeit <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitswahl, Risikoverhalten</li> <li>• Geschwindigkeitsbeschränkung</li> <li>• Geschwindigkeitsüberwachung</li> </ul>
Fahrzeug	Fahrerassistenzsysteme <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elektronisches Stabilitätsprogramm</li> <li>• Spurhalteassistent</li> <li>• Notbremssystem</li> </ul>	Passive und aktive Fahrzeugsicherheit <ul style="list-style-type: none"> <li>• Crashstrukturen des Fahrzeugs</li> <li>• Notbremssystem</li> <li>• Pre-Crash Systeme</li> </ul>
Infrastruktur	Aktive Sicherheit der Straße <ul style="list-style-type: none"> <li>• Griffigkeit, Entwässerung</li> <li>• Trassierung, Fahrdynamik</li> <li>• Sichtweiten</li> <li>• Markierung, Erkennbarkeit</li> </ul>	Passive Sicherheit der Straße <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hindernisfreiheit Seitenraum</li> <li>• Fahrtrichtungstrennung</li> <li>• Knotenpunktgestaltung</li> </ul>

Tabelle 3: Maßnahmenfelder zur Beeinflussung der wichtigsten Unfallarten auf Landstraßen

Nahezu alle aufgeführten Maßnahmen beeinflussen auch Abkommensunfälle positiv. Änderungen des Fahrverhaltens (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Überholverbote, Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer für die Risiken) und Sicherheitssysteme der Fahrzeuge (ESP, LDW, LKA) können Abkommensunfälle verhindern und Unfallfolgen reduzieren. Eine besondere Bedeutung kommt bei diesem Unfall-szenario der Gestaltung der Infrastruktur zu. Die Unfallfolgen von Abkommens-unfällen steigen dramatisch an, wenn es zu einem Aufprall auf Hindernisse im Seitenraum kommt. Hindernisfreie Seitenräume sind deshalb ein Schlüssel zur Ver-besserung der Verkehrssicherheit auf Landstraßen.

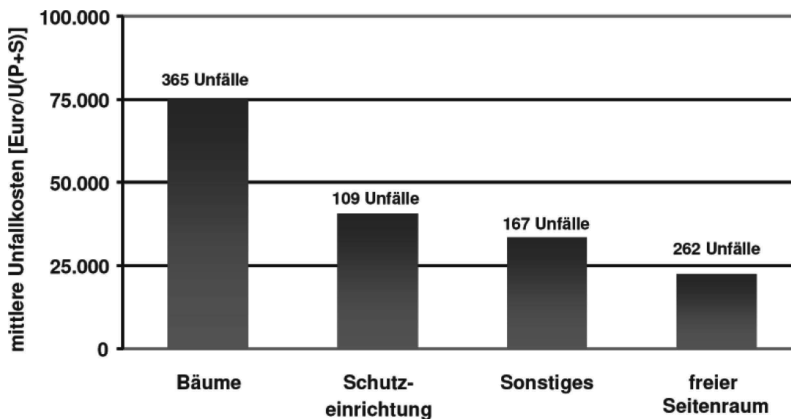


Abbildung 1: Mittlere Unfallkosten für Unfälle mit Abkommen von der Fabrbahn 01/1998-10/2008 auf der B 472, St 2057 und St 2064 außerorts nach Art des Hindernisses [Spahn, Volker: Präventiver Schutz vor schweren Unfallfolgen auf Landstraßen, 2009]

	Autobahnen		Landstraßen		Innerortsstraßen	
	WUa(P,SS) [1.000€/U]	Getötete/ 1.000 U (P,SS)	WUa(P,SS) [1.000€/U]	Getötete/ 1.000 U (P,SS)	WUa(P,SS) [1.000€/U]	Getötete/ 1.000 U (P,SS)
Aufprall auf						
Baum	124	63	149	77	70	24
Widerlager	199	115	144	74	60	15
Mast	94	46	68	23	50	15
sonstiges Hindernis	70	28	66	21	45	10
Aufprall auf Schutzplanke	54	19	75	30	56	21
Abkommen ohne Aufprall	50	12	55	12	43	7

	<b>Autobahnen</b>		<b>Landstraßen</b>		<b>Innerortsstraßen</b>	
	WUa(P,SS) [1.000€/U]	Getötete/ 1.000 U (P,SS)	WUa(P,SS) [1.000€/U]	Getötete/ 1.000 U (P,SS)	WUa(P,SS) [1.000€/U]	Getötete/ 1.000 U (P,SS)
Übrige Unfälle	53	18	75	28	35	5
Unfälle insgesamt*	58	21	81	32	37	6

- \* alle Abkommensunfälle und Zusammenstöße  
WUa: angepasster Unfallkostensatz (Preisstand 2000)  
U(P,SS) Anzahl Unfälle mit Personenschaden und schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden

*Tabelle 4: Mittlere Unfallschwere bei Unfällen mit Aufprall auf Hindernisse, Abkommen-Unfällen ohne Aufprall auf Hindernisse und allen Unfällen 2003 [ESAB 2006]*

In mehreren Untersuchungen konnte nachgewiesen werden, wie stark der Aufprall auf ein Hindernis neben der Fahrbahn die durchschnittlichen Unfallkosten von Abkommensunfällen beeinflusst [Abbildung 1 und Tabelle 4]. Der Aufprall auf einen Baum führt auf Landstraßen zu etwa dreimal so hohen Unfallkosten wie ein Abkommensunfall ohne Aufprall auf ein Hindernis. Schutzplanken halbieren die Unfallkosten gegenüber dem Aufprall auf einen Baum. Das Risiko, bei einem Abkommensunfall getötet zu werden, ist beim Aufprall an einen Baum sogar sechsmal höher als bei einem Unfall ohne Aufprall an ein Hindernis. Schutzplanken senken das Risiko tödlich zu verunglücken um etwa 60%.

### **ADAC Straßentest**

Der ADAC arbeitet seit 2002 mit europäischen Automobilclubs und Straßenbauverwaltungen im Straßentestprogramm EuroRAP zusammen, um die Sicherheit von Straßen zu verbessern. Ein wichtiges Instrument ist – in Anlehnung an den Fahrzeugtest EuroNCAP – die Sternebewertung der gebauten Infrastruktur. Maßgebliche Parameter der sicheren Straßengestaltung und -ausstattung werden vor Ort erfasst und die Streckenabschnitte plakatativ mit ein bis vier Sternen bewertet.

Im Rahmen seiner Verkehrssicherheitsarbeit hat der ADAC die Sicherheit mehrerer tausend Kilometer Bundesstraßen in fünf Bundesländern untersucht und mit den EuroRAP Modellen bewertet. Im internationalen Vergleich werden deutsche Bundesstraßen schlecht bewertet, was vorrangig auf die hohe zulässige Höchstgeschwindigkeit auf einbahnigen Querschnitten ohne Fahrtrichtungstrennung zurückzuführen ist. Aber auch die zahlreichen Hindernisse im Seitenraum haben zu den schlechten Ergebnissen beigetragen.

Im Rahmen der Untersuchung wurde zunächst mit einer Auflösung von 10 m die Gestaltung der beiden Seitenräume erfasst. Anschließend wurde über Abschnitte von



jeweils 100 m aggregiert, wobei jeweils die ungünstigsten Einzelbeobachtungen zum Tragen kamen [Tabelle 5].

	Bayern	Rhein- land-Pfalz	Baden-Würt- temberg	Hessen	Thüringen
Untersuchungsjahr	2008	2008	2009	2010	2010
Streckenlänge	2.147 km	766 km	1.737 km	1.385 km	697 km
keine Hindernisse im Abstand bis 10 m	15,7%	9,4%	12,6%	9,9%	14,9%
Hindernisse im Abstand 7-10 m	2,7%	1,3%	3,1%	0,9%	0,9%
Hindernisse im Abstand 3-7 m	28,0%	23,4%	20,1%	17,3%	12,8%
Hindernisse im Abstand 0-3 m	27,6%	31,2%	36,1%	37,5%	43,0%
Absturzgefahr	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%
Einschnittsböschung	1,5%	0,4%	2,2%	2,3%	2,9%
tiefer Entwässerungsgraben	3,0%	4,0%	0,4%	0,9%	2,0%
Stahlschutzplanke	15,3%	25,2%	19,6%	25,8%	18,6%
Stahlschutzplanke mit Unterfahrschutz	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,3%
Betonschutzwand	0,1%	0,2%	0,2%	0,6%	0,2%
andere	6,1%	5,0%	5,3%	4,5%	4,3%

Tabelle 5: Risiken im Seitenraum einbahniger Bundesstraßen außerorts [ADAC Straßentest 2008-2010]

Signifikante Unterschiede traten zwischen einbahnigen und den wenigen zwei-  
bahnigen Abschnitten von Bundesstraßen auf. Demgegenüber waren die Unterschie-  
de im Ausbaustandard zwischen den fünf Bundesländern vernachlässigbar. Auf etwa  
einem Drittel der einbahnigen Streckenabschnitte (à 100 m) befand sich mindes-  
tens ein nicht verformbares Hindernis im Abstand bis 3 m vom Fahrbahnrand. Auf  
mehr als 50% der 100 m Abschnitte befand sich mindestens ein Hindernis in einem  
Abstand bis 7 m vom Fahrbahnrand. Auf weiteren 15–25% der Streckenabschnitte  
drohte beim Abkommen von der Fahrbahn die Kollision mit einer Schutzplanke.  
Lediglich auf 10–15% der untersuchten Streckenabschnitte war der Seitenraum in  
einer Tiefe von 10 m frei von gefährlichen Hindernissen.

Die Untersuchung wurde in fünf Bundesländern in der Südhälfte Deutschlands  
durchgeführt. Angesichts der deutlich höheren Anteile, die Baumunfälle in den

nördlichen Bundesländern am Unfallgeschehen haben, muss befürchtet werden, dass sich die Verhältnisse im Rest der Republik noch ungünstiger darstellen als auf den untersuchten Straßen.

Die Verkehrsbelastung auf Bundesstraßen ist höher und das Sicherheitsniveau der Infrastruktur tendenziell besser als auf Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen. Auch ohne weitergehende Untersuchung kann unterstellt werden, dass auf untergeordneten Landstraßen die Hindernisse generell noch dichter am Fahrbahnrand stehen und Schutzeinrichtungen noch seltener angeordnet werden als auf Bundesstraßen.

### **Richtlinien**

Bezüglich hindernisfreier Seitenräume an Landstraßen sind in Deutschland vorrangig zwei Regelwerke der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen zu beachten.

### ***ESAB 2006***

Erst 1995 wurde der Aufprall auf Hindernisse im Seitenraum als eigenes Merkmal in der amtlichen Unfallstatistik aufgenommen. Seitdem wurde deutlich, welchen großen Anteil an den schweren Unfallfolgen diese Unfallkonstellation hat. Die *Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume* (ESAB 2006) wurden mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau (ARS) 15/2006 durch den Bundesverkehrsminister für das Bundesfernstraßennetz eingeführt und den Ländern zur Anwendung in ihrem Zuständigkeitsbereich empfohlen. Die ESAB thematisieren erstmals den Handlungsbedarf und versuchen, einen Ausgleich zwischen den Interessen der Landschaftspflege, der Straßenraumgestaltung und der Verkehrssicherheit zu schaffen. Vorrangig sollen die Ursachen von Abkommensunfällen bekämpft werden. Neben Aspekten der Verkehrserziehung und Verkehrsüberwachung betrifft dies auch Maßnahmen der aktiven Sicherheit der Straße [Tabelle 3]. Ein Schwerpunkt der Empfehlungen liegt auf Methoden, um auffällige Bereiche im Bestand aufzufinden. Als Lösungen werden bauliche, betriebliche, verkehrstechnische und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, Verkehrsüberwachung, Kombinationen der genannten Maßnahmen bis hin zur Verlegung von Straßen angeführt. Erst wenn keine der genannten Maßnahmen geeignet bzw. angemessen ist, sollen Bäume entfernt werden.

Die ESAB sind im Bestand anzuwenden; allerdings nur dort, wo einschlägige Unfälle gehäuft aufgetreten sind. Die Methoden sind geeignet, lokale Mängel der Infrastruktur (Griffigkeit, Entwässerung, Linienführung, Sichtweite) zu identifizieren. Abkommensunfälle aufgrund individueller Fehler der Verkehrsteilnehmer (Ablenkung, Fahrfehler) ereignen sich an zufällig verteilten Orten, führen nicht zu Unfalthäufungen und werden von der ESAB nicht adressiert. Die ESAB tragen daher nicht zu einer flächenhaften, vorbeugenden Verbesserung der Straßenseitenräume bei. Die ESAB erlaubt die Neupflanzung von Straßenbäumen ohne Schutzeinrichtungen in einem Mindestabstand von 4,50 m vom Fahrbahnrand, wenn der Streckenabschnitt

nicht unfallauffällig war und das Unfallgeschehen während der folgenden 3 Jahre besonders sorgfältig beobachtet wird.

### **RPS 2009**

Neben den ESAB 2006 wurden zusätzlich die *Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme* (RPS 2009) mit ARS 28/2010 für das Bundesfernstraßennetz eingeführt und den Ländern zur Anwendung in ihrem Zuständigkeitsbereich empfohlen. Der wesentliche Hintergrund war die Notwendigkeit, Fahrzeugrückhaltesysteme entsprechend der DIN EN 1317 zukünftig technologie-neutral auszuschreiben und die erforderliche Aufhaltstufe, Wirkungsbereichsklasse und Anprallheftigkeitsstufe für die verschiedenen Einsatzbereiche festzulegen.

Bei der Anordnung von Fahrzeugrückhaltesystemen unterscheiden die RPS zwischen dem Schutz von unbeteiligten Personen oder schutzbedürftigen Bereichen neben der Straße oder des Gegenverkehrs bei zweibahnigen Straßen (Gefährdungsstufen 1 und 2), sowie dem Schutz der Fahrzeuginsassen vor schweren Folgen infolge Abkommens von der Fahrbahn, z. B. bei einem Absturz oder vor dem Anprall an gefährliche Hindernisse neben der Fahrbahn (Gefährdungsstufen 3 und 4). Abweichend von den ESAB fordern die RPS:

- *Vor dem Aufstellen von Fahrzeug-Rückhaltesystemen ist zu prüfen, ob der Schutz besser durch Vermeidung, Beseitigung oder bauliche Umgestaltung einer Gefahrenstelle erreicht werden kann. [...]*
- *Die Schaffung neuer Hindernisse innerhalb der Bereiche, für die Fahrzeug-Rückhaltesysteme erforderlich werden, widerspricht diesem Grundsatz der Gefahrenvermeidung.*

Der kritische, horizontale Abstand A vom Fahrbahnrand, innerhalb dessen Bäume und andere nicht verformbare Hindernisse im Seitenraum von Landstraßen möglichst entfernt und andernfalls abgesichert werden müssen, hängt von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Böschungsneigung ab. Im ebenen Gelände beträgt er bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit 60 oder 70 km/h: 4,5 m und bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit 80-100 km/h: 7,5 m.

Abweichend von den ESAB empfiehlt ARS 28/2010, dass alle Bäume, die innerhalb des kritischen Abstandes von Landstraßen neu gepflanzt werden, von Anfang an durch Schutzeinrichtungen abgesichert werden. An Autobahnen und zweibahnigen Landstraßen sollen keine neuen Bäume innerhalb des kritischen Abstandes gepflanzt werden.

- Die flächenhafte Anwendung der RPS wird vorrangig durch den eingeschränkten Geltungsbereich des Regelwerks verhindert:
- für die Absicherung von Gefahrenstellen bei dem Neu-, Um- oder Ausbau von Straßen;
- für die Absicherung von neuen Gefahrenstellen an vorhandenen Straßen (auch Brücken);

- für Bereiche von vorhandenen Straßen, in denen Fahrzeug-Rückhaltesysteme wegen Alterung erneuert werden. Reparaturen an Fahrzeug-Rückhaltesystemen aufgrund von Anfahrten stellen keine Erneuerung in diesem Sinne dar;
- für Bereiche von vorhandenen Straßen mit Unfalhhäufungen nach den Kriterien der 3-Jahres-Karte [...], bei denen die Unfallart »Abkommen von der Fahrbahn« überwiegt;
- für Bereiche von vorhandenen Straßen, in denen sonstige Unfallauffälligkeiten vorliegen.

Die RPS sind also primär bei der Planung neuer Straßen anzuwenden. Ähnlich wie bei den ESAB 2006 müssen auch nach den RPS nur in den Bereichen des Bestandsnetzes Maßnahmen ergriffen werden, die bereits unfallauffällig geworden sind. Anders als bei den ESAB 2006 kommen als Maßnahmen (in dieser Reihenfolge) Vermeidung, Beseitigung, bauliche Umgestaltung und erst danach die Absicherung durch Schutzeinrichtungen in Frage. Nach den RPS ist es nicht ausreichend, alleine die Ursachen häufiger Abkommensunfälle (z. B. mangelhafte Griffbarkeit der Fahrbahn oder unzureichende Erkennbarkeit der Streckenführung) zu beseitigen. Auf unfallauffälligen Strecken sollen immer auch die Hindernisse im Seitenraum entfernt oder – sofern dies nicht möglich ist – richtliniengerecht abgesichert werden.

Die RPS 2009 beschreiben den aktuellen Stand der Technik hinsichtlich der Gestaltung sicherer Straßenseitenräume. Aber selbst innerhalb des Geltungsbereichs des Regelwerks erwirbt der Verkehrsteilnehmer keinen individuellen Rechtsanspruch auf dessen Einhaltung. Abweichungen von den Vorgaben der RPS sind möglich, wenn der Planer diese dokumentiert und individuell nachweist, dass die von ihm gewählte Lösung das geforderte Sicherheitsniveau ebenfalls erreicht. Für bereits genehmigte bzw. gebaute Straßen besteht weder für betroffene Verkehrsteilnehmer noch Interessenverbände eine Handhabe, die Verbesserung auf den aktuellen Stand der Technik einzufordern. Über die allgemeine Verkehrssicherungspflicht hinaus besteht für Straßenbaulastträger keine Verpflichtung, normale Streckenabschnitte, im Gegensatz z. B. zu Straßenverkehrstunneln, an den aktuellen Stand der Technik anzugleichen.

### **Verkehrssicherungspflicht**

Der Eigentümer einer Immobilie ist verkehrssicherungspflichtig. Bei öffentlichen Straßen ist i. d. R. der Träger der Straßenbaulast auch verantwortlich für die Einhaltung der Verkehrssicherungspflichten – diese kann jedoch an andere Aufgabenträger übertragen werden. Mit Bezug auf öffentliche Straßen muss der Verkehrssicherungspflichtige alle Verkehrsteilnehmer, welche die Straße zweckentsprechend nutzen, vor Gefahren schützen, die aus dem Zustand der Verkehrsanlage resultieren. Eine völlige Gefährlosigkeit kann der Verkehrsteilnehmer jedoch nicht erwarten, er muss vielmehr sein Verhalten an den erkennbaren Zustand der Verkehrsanlage anpassen. Allerdings führt das OLG Hamm (Urteil vom 09.11.2001 – 9 U 252/98) dazu aus:

*Weiterhin erfordert die Verkehrssicherungspflicht Sicherungsmaßnahmen unabhängig von der Erkennbarkeit der Gefahr dann, wenn Gefahrenlagen bestehen, die objektiv geeignet sind, besonders schwere Gesundheitsschäden herbeizuführen. Der Sicherungspflichtige*

*muss Benutzer auch vor Fehlern schützen, die häufig vorkommen, naheliegend sind und mit denen erfahrungsgemäß zu rechnen ist (Senat VersR 1999, 1416 (Ls) = ZfS 1999, 140).*

Und ausführlicher in seinem Urteil vom 15. September 1998 (Az. 9 U 110/98):

*Die Verkehrssicherungspflicht erstreckt sich dabei nicht nur auf den Zustand der Fahrbahn selbst, sondern umfasst auch Vorkehrungen gegen Gefahren, die dem Straßenbenutzer aus der besonderen Straßensituation oder Straßenführung drohen oder von Anlagen ausgehen, die zwar nicht zur Fahrbahn, wohl aber zum Straßenkörper gehören, nämlich Sicherheitsstreifen, Bankette, Böschungen, Gräben und Entwässerungsanlagen (OLG Düsseldorf VersR 94, 574).*

*Bei der Prüfung der Fragen, ob die Verkehrswege und ihre Benutzung bestimmte, nicht ohne weiteres erkennbare Gefahren in sich bergen, und wie das Maß der Sicherungspflicht zu bestimmen ist, ist nicht darauf abzustellen, in welcher Weise und in welchem Umfang der geschädigte Verkehrsteilnehmer die ihm obliegenden Sorgfaltspflichten verletzt hat. Diese Fragen müssen vielmehr grundsätzlich unabhängig von dem einen Unfall mitverursachenden und mitverschuldenden eigenen Verhalten des Straßenbenutzers unter Zugrundelegung objektiver Maßstäbe beantwortet werden, wobei im Einzelfall die Verkehrsauffassung entscheidet, ob eine Gefahr von der Straße und ihrer Anlage ausgeht, ob sie sich also in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand befindet, oder ob und gegebenenfalls welche Sicherungsmaßnahmen der Straßenbenutzer erwarten kann und demzufolge der Sicherungspflichtige zu treffen hat (BGH VersR 1962, 665). Dabei muss der Sicherungspflichtige jedenfalls im gewissen Umfang die Möglichkeit berücksichtigen, dass Verkehrsteilnehmer sich vorschriftswidrig verhalten, denn die Verkehrssicherungspflicht kann im Einzelfall gerade Maßnahmen umfassen, deren Zweck es ist, den Verkehr vor den Folgen fehlerhaften Verhaltens zu schützen (BGH VersR 1963, 652). Der Verkehrssicherungspflichtige muss daher den Verkehr vor Fehlern schützen, die häufig vorkommen, naheliegend sind und mit denen erfahrungsgemäß zu rechnen ist (BGH NJW 1980, 2194).*

Bäume und andere Hindernisse im Seitenraum sind für den Verkehrsteilnehmer gemeinhin sichtbar. Praktische Lebenserfahrung zeigt jedoch, dass die mit einer potenziellen Kollision verbundenen Gefahren von den Verkehrsteilnehmern nicht wahrgenommen werden und diese ihr Verhalten nicht entsprechend anpassen. Subjektiv stellen Hindernisse im Seitenraum deshalb für den Verkehrsteilnehmer nicht ohne weiteres erkennbare Gefahren dar.

Im Sinne dieser Argumentation wäre zu prüfen, ob das Abkommen von der Fahrbahn aufgrund von Fahrfehlern der Verkehrsteilnehmer so häufig vorkommt und damit naheliegend ist, dass der Verkehrssicherungspflichtige generell damit rechnen muss. Unabhängig davon ob das Abkommen von der Fahrbahn vom Verkehrsteilnehmer verursacht oder verschuldet wurde, müsste geprüft werden, welche Sicherungsmaßnahmen dieser in Bezug auf Hindernisse im Seitenraum erwarten dürfte, die der Sicherungspflichtige dementsprechend auch zu treffen hätte. Der aktuelle Stand der Technik, wie er in den RPS 2009 niedergelegt ist, sollte mehr als einen ersten Anhaltspunkt für dieses Erwartungsniveau liefern.

Nur selten sind Schadensersatzklagen gegen Baulasträger aufgrund unzureichender Verkehrssicherung erfolgreich. Fast ausschließlich beziehen sich diese Fälle auf nicht

oder schwer erkennbare Hindernisse auf der Fahrbahn, durch die der Verkehrsteilnehmer ohne weitergehendes eigenes Fehlverhalten zu Schaden kam. Eine erfolgreiche Klage wegen unzureichender Absicherung von Hindernissen im Seitenraum, welche die Unfallfolgen eines Abkommensunfalls vergrößert haben, ist bislang nicht bekannt.

## **Empfehlung**

Verkehrsteilnehmer sollten grundsätzlich einen Anspruch auf sichere Verkehrsinfrastruktur haben. Die gebaute Sicherheit sollte sich dabei an dem aktuellen Stand der Technik orientieren. Baulasträger sollten ihre Streckennetze periodisch überprüfen und an aktuelle Sicherheitsstandards anpassen. Der Bestandsschutz für Straßen, die nach früheren Standards genehmigt und gebaut wurden, darf nicht unbegrenzt fortbestehen.

Die Forderung, alle Bestandsstraßen gleichzeitig auf den aktuellen Stand der Technik zu verbessern, ist unrealistisch. Genauso unrealistisch ist die Forderung, alle Bestandsstrecken in allen Aspekten, insbesondere hinsichtlich baulicher Parameter wie Trassierungselemente im Längs- und Querschnitt, zu verbessern. Im Rahmen eines Priorisierungskonzeptes sollten die Maßnahmen mit dem besten Wirkungsgrad auf den Strecken mit den größten Sicherheitspotenzialen zuerst umgesetzt werden. Dabei ist zu berücksichtigen:

- Bauliche Maßnahmen und verkehrstechnische Ausstattung haben den größten Wirkungsgrad auf hoch belasteten Bundesfernstraßen mit entsprechend hohen Unfalldichten.
- Je höher die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf einer Straße, desto wichtiger ist die richtlinienkonforme, sichere Gestaltung der Infrastruktur.
- Je größer die Mängel an der aktiven Sicherheit einer Straße (Trassierung, Sichtweiten, Fahrbahn), desto wichtiger ist die richtlinienkonforme, passive Sicherheit (Rückhaltesysteme).
- Gestaffelt nach der Verkehrsbelastung und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen sollten Mindestanforderungen an die gebaute Verkehrssicherheit im Bestand festgelegt werden, die innerhalb fester Übergangsfristen zu erfüllen sind.

Die Gestaltung der Seitenräume hat einen maßgeblichen Einfluss auf die Verkehrssicherheit einer Landstraße. Gleichzeitig sind hier Verbesserungsmaßnahmen (Hindernisse entfernen, Schutzeinrichtungen anbringen) im Vergleich zu Verbesserungen an der Linienführung, am Querschnitt oder an Knotenpunkten verhältnismäßig preiswert. Es erscheint daher zielführend, vorrangig die passive Sicherheit der Bestandsstrecken an den aktuellen Stand der Technik anzupassen, bevor aufwändige bauliche Maßnahmen durchgeführt werden. Der Anwendung der RPS 2009 im Bestand sollte deshalb ein hoher Stellenwert eingeräumt werden.

Die Erfahrung zeigt, dass die Veröffentlichung und Einführung von Richtlinien in Erlassen der Verkehrsministerien nicht immer dazu führen, dass diese auch flächenhaft angewendet werden. Eine Ausweitung der Verkehrssicherungspflicht auf die Seitenräume der Landstraße könnte bei den Straßenbauverwaltungen den Anreiz verstärken, Hindernisse im Seitenraum zu entfernen oder richtlinienkonform abzusichern.

## »Standardisierte und wiedererkennbare Straßen – Möglichkeiten und Chancen der Unfallprävention«

**Univ.- Prof. Dr.- Ing. Christian Lippold**  
**Fakultät Verkehrswissenschaften »Friedrich List«, Lehrstuhl Gestaltung von**  
**Straßenverkehrsanlagen, Technische Universität Dresden**

### **1. Ausgangslage**

Im Jahr 2013 starben ca. 3.340 Personen als Folge von Straßenverkehrsunfällen. Davon 2.260 auf Landstraßen. Das sind zwei Drittel aller im Straßenverkehr Getöteten und die Hälfte aller Unfälle mit Personenschäden. Demzufolge ist das Potential zur Reduzierung von Unfällen mit Getöteten und mit (Schwer-)Verletzten auf Landstraßen besonders hoch (LIPPOLD 2014).

Insofern müssen an Landstraßen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit künftig noch viel höhere Anforderungen gestellt und damit einhergehend Maßnahmen realisiert werden als bisher.

Neben der Forderung nach Verkehrssicherheit haben Landstraßen gleichzeitig aber auch entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung eine angemessene Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit sicherzustellen.

Das Landstraßennetz ist jedoch in weiten Teilen bereits vor dem Zweiten Weltkrieg oder noch eher entstanden. Damals wurde es meist noch gar nicht auf die Erfordernisse des schnellfahrenden Kraftfahrzeugverkehrs ausgerichtet. Eine Modernisierung erfolgte häufig nur in Form neuer Straßenbefestigungen und unter teilweiser Verbreiterung der Querschnitte. Dabei verlief die Entwicklung im westlichen und im östlichen Teil Deutschlands differenziert. So haben sich letztlich als Folge der richtlinienkonformen Neubau- und Ausbaumaßnahmen zwei Netzanteile herausgebildet: Ältere, nicht ausgebaute Straßen mit Mängeln in der Verkehrssicherheit sowie neuere, gut ausgebaute und sichere Straßen. Die steigende Verkehrsbelastung, der höhere Anteil des Schwerverkehrs und die deutlich gestiegenen Fahrgeschwindigkeiten haben jedoch dazu geführt, dass Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit auf den veralteten, nicht regelwerkskonformen Streckenabschnitten nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprechen.

Insofern wurde etwa um die Jahrtausendwende in den Gremien der »Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen« (FGSV) eine Gesamtstrategie entwickelt,

um die Verkehrssicherheit insgesamt und vor allem aber auch auf Landstraßen wirksam zu verbessern.

Dazu gehörten u.a. auch die Neustrukturierung des Regelwerkes und die Trennung nach Straßenarten (Autobahnen, Landstraßen, Stadtstraßen). Damit liegen nunmehr für Landstraßen eigenständige »Richtlinien für die Anlage von Landstraßen« (RAL, FGSV 2012) vor.

Die Erarbeitung der neuen RAL stand besonders unter den Vorgaben der Europäischen Union, die in ihrem Weißbuch das Ziel formuliert hat, die Anzahl der Unfälle mit Getöteten bis zum Jahr 2010 zu halbieren. Das Ziel wurde von der EU-Kommission bis 2020 fortgeschrieben. Damit hat die Verkehrssicherheit in den Entwurfsrichtlinien eine besonders hohe Bedeutung.

Um dieses Ziel zu erreichen, hat die Kommission empfohlen (HARTKOPF 2013):

- Straßen stärker als bisher zu standardisieren,
  - das bedeutet, wenige Straßentypen zu schaffen,
  - diese Straßentypen an der Netzfunktion auszurichten,
  - die Straßen dabei möglichst selbsterklärend und wiedererkennbar auszubilden.
- Handlungsansätze in den neuen RAL ergaben sich vor allem aus der Charakteristik des Unfallgeschehens auf Landstraßen. So sind dort schwere Unfälle in der Rangfolge vor allem auf überhöhte Geschwindigkeiten, falsches Überholen und Fehler in Knotenpunkten zurückzuführen. Wegen dieser unterschiedlichen Unfallursachen sind auch ganz verschiedene Ansätze nötig. Grundsätzlich sollen es Maßnahmen sein, die eine Reduzierung und Anpassung der Geschwindigkeiten bewirken, ein sicheres Überholen ermöglichen und die Konflikte in Knotenpunkten reduzieren.

## **2. Entwurfsprinzip »Standardisierung/Wiedererkennbarkeit«**

Künftig wird dafür im Straßenentwurf eine Entwurfs- und Gestaltungsphilosophie zugrunde gelegt, die zu »standardisierten« und zu »wiedererkennbaren« Straßentypen führen soll. Solche Straßentypen fassen alle gestaltungsrelevanten Sachverhalte zusammen. Dazu gehören die Betriebsform (z.B. Kraftfahrstraße, allgemeiner Verkehr), die Regelquerschnitte, die Regelung des Überholens (eigene Überholfahrstreifen, Gegenverkehrsfahrstreifen, kein Überholen), die Größe der Entwurfs Elemente im Lage- und Höhenplan sowie die Führung in Knotenpunkten (plangleich, planfrei).

Damit lassen sich Landstraßen so ausbilden, dass sie von Kraftfahrern gleichmäßig und mit einer der Netzfunktion angemessenen Geschwindigkeit befahren werden können. Die Unterscheidungsmerkmale zwischen den Straßentypen müssen für die Fahrer verkehrsrechtlich relevant und kontinuierlich sichtbar sein (HARTKOPF 2013).

Im europäischen Ausland werden ähnliche Ziele verfolgt, vielfach auch unter den Schlagwörtern »Self-explaining roads« (»Selbsterklärende Straßen«) oder eine Seitenraumgestaltung nach dem Aspekt von »Forgiving Roadsides« (»Fehlerverzeihende Straßen«/»Fehlerverzeihendes Umfeld«).



### 3. Entwurfsklassen

Um die vorgenannten Straßentypen zu bestimmen, werden für Landstraßen vier Entwurfsklassen (EKL 1 bis EKL 4) definiert. Die Entwurfsklassen werden maßgebend bestimmt durch die Funktion einer Straße im Netz, ausgedrückt durch die Straßenkategorie nach den »Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)«. Die Entwurfsklassen sollen sowohl die Einheitlichkeit von Straßen einer Kategorie fördern als auch Straßen unterschiedlicher Kategorien deutlich unterscheidbar machen. Hierdurch soll eine der Kategorie angemessene Fahrweise unterstützt werden (FGSV 2012).

Für Landstraßen einer Entwurfsklasse sollen alle wesentlichen, die Geschwindigkeit beeinflussenden Entwurfs- und Betriebsmerkmale einheitlich aufeinander abgestimmt werden. Dazu dient auch die unterschiedliche Ausbildung der für den Kraftfahrer kontinuierlich erkennbaren Längsmarkierung der Fahrbahn und der Fahrstreifen.

Außerdem wird über die Entwurfsklasse das Überholprinzip auf Landstraßen neu geregelt. Ziel dabei ist es, das Überholen unter stärkerer Nutzung von zusätzlichen Überholfahrstreifen zu ermöglichen und auf die Nutzung des Gegenverkehrsfahrstreifens weitgehend zu verzichten.

Von der Entwurfsklasse werden darüber hinaus unmittelbar bestimmt:

- die Betriebsform (Kraftfahrstraße, Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs und des Radverkehrs auf bzw. neben der Fahrbahn)
- der Regelquerschnitt einschließlich des damit verbundenen Überholprinzips,
- die Planungsgeschwindigkeit,
- die Elemente der Linienführung im Lageplan, Höhenplan und im Raum,
- die Führungsform des Verkehrs in Knotenpunkten sowie
- die weiteren Betriebsmerkmale.

Straßen der **Entwurfsklasse EKL 1** sind dreistreifige Straßen mit dem Regelquerschnitt RQ 15,5. Sie werden in den Knotenpunkten planfrei geführt. Beide Fahrtrichtungen sind durchgängig durch einen verkehrstechnischen Mittelstreifen voneinander getrennt. Durch den regelmäßigen Wechsel von zwei- und einstreifigen Abschnitten beträgt der Streckenanteil mit verkehrstechnisch gesicherten Überholmöglichkeiten für jede Fahrtrichtung etwa 40 %.

Straßen der EKL 1 sollen als Kraftfahrstraßen betrieben werden. Landwirtschaftlicher und nicht motorisierter Verkehr werden dann auf einem gesonderten Wegnetz geführt. Verknüpfungen mit dem gleichrangigen oder nachgeordneten Netz sollen als planfreie oder teilplanfreie Knotenpunkte ausgebildet werden.

Aufgrund der Netzfunktion und der damit im Regelfall verbundenen hohen bis sehr hohen Fahrtweiten wird dem Entwurf eine Planungsgeschwindigkeit von 110 km/h zugrunde gelegt. Die Fahrtrichtungen werden deshalb durchgängig verkehrstechnisch getrennt. Zudem soll die Linienführung möglichst sehr gestreckt ausgebildet werden.



*Durchgehend dreistreifiger Regelquerschnitt RQ 15,5 der EKL 1 (Foto: Weise, TU Dresden)*

Straßen der **Entwurfsklasse EKL 2** sind zweistreifige Straßen mit dem Regelquerschnitt RQ 11,5+, bei denen abschnittsweise Überholfahrstreifen einmal für die eine, dann in der Regel für die andere Richtung angelegt werden. Dadurch sollen Überholvorgänge soweit wie möglich in verkehrstechnisch gesicherten Überholabschnitten gebündelt und Überholvorgänge, bei denen der Gegenverkehrsfahrstreifen mitbenutzt werden muss, so weit wie möglich vermieden werden. Beide Fahrrichtungen sind in den dreistreifigen Abschnitten immer durch zwei Fahrstreifenbegrenzungen (durchgehende Doppellinie) verkehrstechnisch voneinander getrennt. Dies gilt für die zweistreifigen Abschnitte dort, wo das Überholen aufgrund von besonderen Risiken untersagt werden soll. In den übrigen Abschnitten werden die beiden Fahrrichtungen durch eine doppelte Leitlinie (unterbrochene Markierung) voneinander getrennt.

Die Konzentration der Überholvorgänge auf sichere Überholbereiche findet eine hohe Akzeptanz, wenn durch eine hinreichende Anzahl von dreistreifigen Abschnitten dem Überholbedürfnis entsprochen werden kann. Deshalb soll für jede Fahrrichtung nach Möglichkeit auf mindestens 20 % der Streckenlänge eine solche verkehrstechnisch gesicherte Überholmöglichkeit zur Verfügung gestellt werden. Ein höherer Anteil derartiger Überholabschnitte ist für die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf förderlich. Ist eine hinreichende Anzahl von Überholfahrstreifen nicht zu verwirklichen, soll geprüft werden, wo in den zweistreifigen Abschnitten – insbesondere bei ausreichenden Sichtweiten – das Überholen durch Mitbenutzung

des Gegenverkehrsfahstreifens möglich bleiben und wo es – insbesondere bei nicht ausreichenden Sichtweiten – untersagt werden soll.

Bei Straßen der EKL 2 soll landwirtschaftlicher Verkehr nach Möglichkeit auf gesonderten Wegen geführt werden. Diese Straßen können dann als Kraftfahrstraßen betrieben werden. Nicht motorisierter Verkehr soll auf der Fahrbahn ausgeschlossen und stattdessen straßenunabhängig auf gesonderten Wegen oder fahrbahnbegleitend auf Geh- und Radwegen geführt werden.

Aufgrund der Netzfunktion und der damit im Regelfall verbundenen mittleren bis hohen Fahrtweiten wird dem Entwurf eine Planungsgeschwindigkeit von 100 km/h zugrunde gelegt. Die Fahrrichtungen werden deshalb soweit wie möglich verkehrstechnisch getrennt. Zudem soll die Linienführung möglichst gestreckt ausgebildet werden.

Verknüpfungen mit dem gleichrangigen oder nachgeordneten Straßennetz sollen vorzugsweise als teilplangleiche Knotenpunkte oder als plangleiche Einmündungen jeweils mit Lichtsignalanlage ausgebildet werden, anderenfalls sind plangleiche Kreuzungen mit Lichtsignalanlage zu planen.



*Abschnittsweise dreistreifiger Regelquerschnitt RQ 11+ der EKL 2 (Foto: Weise, TU Dresden)*

Straßen der **Entwurfsklasse EKL 3** sind zweistreifige Straßen mit dem Regelquerschnitt RQ 11. Die Fahrstreifen werden durch eine einfache Leitlinie in Fahrbahnmitte getrennt, wo das Überholen unter Mitbenutzung des Gegenverkehrsfahstreifens bei entsprechenden geometrischen und verkehrlichen Voraussetzungen zugelassen ist. Die

Fahrstreifen werden durch eine einfache Fahrstreifenbegrenzung in Fahrbahnmitte getrennt, wo das Überholen unter Mitbenutzung des Gegenverkehrsfahrstreifens aufgrund nicht ausreichender Sichtweiten oder anderer Gefährdungen untersagt werden soll.

Bei großem Überholdruck – insbesondere bei hohen Verkehrsstärken oder an Steigungsstrecken – kann die Anlage von Überholfahrstreifen erwogen werden.

Der Radverkehr kann auf der Fahrbahn oder einseitig auf einem fahrbahnbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungs-Verkehr geführt werden.

Verknüpfungen mit dem gleichrangigen oder nachgeordneten Straßennetz erfolgen durch plangleiche Einmündungen/Kreuzungen oder Kreisverkehre. Bei plangleichen Einmündungen/Kreuzungen ist zu prüfen, ob der Verkehr aus Gründen der Verkehrsbelastung oder der Verkehrssicherheit durch eine Lichtsignalanlage geregelt werden soll. Dabei ist zu beachten, dass Einmündungen/Kreuzungen ohne Lichtsignalanlage eine deutlich geringere Verkehrssicherheit aufweisen als solche mit Lichtsignalanlage. Vorteilhaft ist es, statt Kreuzungen ohne Lichtsignalanlage versetzte Einmündungen ohne Lichtsignalanlage auszubilden.

Aufgrund der Netzfunktion und der damit im Regelfall verbundenen kurzen bis mittleren Fahrtweiten sowie der relativ dichten Folge von plangleichen Knotenpunkten wird dem Entwurf eine Planungsgeschwindigkeit von 90 km/h zugrunde gelegt. Dadurch kann die Linienführung im Lage- und Höhenplan besser an die jeweiligen Gegebenheiten angepasst werden.



*Einbahnig zweistreifige Landstraße mit Regelquerschnitt RQ 11 der EKL 3 (Foto: Lippold, TU Dresden)*

Straßen der **Entwurfsklasse EKL 4** sind einbahnige Straßen mit dem Regelquerschnitt RQ 9, die dem nähräumigen Verkehr dienen. Aufgrund der geringen Verkehrsnachfrage und der damit einhergehenden seltenen Begegnungen wird die Straße mit

einer befestigten Breite ausgebildet, bei der eine Markierung von zwei Fahrstreifen nicht möglich ist. Statt einer Leitlinie in Fahrbahnmittre werden auf beiden Seiten Leitlinien aufgebracht. Diese sind überfahrbar, da im Fall einer Begegnung mit dem Schwerverkehr ggf. die gesamte befestigte Breite in Anspruch genommen werden muss. Die seitlichen Leitlinien und das Fehlen einer Leitlinie in Fahrbahnmittre signalisieren dem Kraftfahrer, dass Begegnungen erhöhte Aufmerksamkeit erfordern. Eine Verringerung der Geschwindigkeiten im Begegnungsfall steht dabei im Einklang mit den für diese Netzfunktion angestrebten niedrigen Pkw-Fahrtgeschwindigkeiten.

Die Straßen werden grundsätzlich vom landwirtschaftlichen Verkehr und vom nicht motorisierten Verkehr mitbenutzt. Gesonderte fahrbahnbegleitende Geh- und Radwege sind nur sinnvoll, wenn z.B. aufgrund der Zusammensetzung des Verkehrs (z.B. Schülerverkehr) oder der Netzfunktion der Rad- oder Fußgängerverkehrsverbindung besondere Ansprüche bestehen.

Wegen der geringen Verkehrsnachfrage reicht die Verknüpfung mit dem gleichrangigen und nachgeordneten Straßennetz durch plangleiche Einmündungen/Kreuzungen ohne Lichtsignalanlage aus. Der Einsatz von Kreisverkehren ist in der Regel nicht erforderlich.

Aufgrund der Netzfunktion und der damit im Regelfall verbundenen kurzen Fahrtweiten wird dem Entwurf eine Planungsgeschwindigkeit von 70 km/h zugrunde gelegt. Dadurch kann die Linienführung im Lage- und im Höhenplan sehr gut an die jeweiligen Gegebenheiten angepasst werden.

Wegen der geländeangepassten Linienführung und der mit der geringen befestigten Breite verbundenen besonderen Begegnungssituationen ist es für die Verkehrssicherheit förderlich, wenn die Straße nicht schneller als mit der Planungsgeschwindigkeit befahren wird. Deshalb ist zu prüfen, ob aus Gründen der Verkehrssicherheit eine entsprechende Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich ist.



*Einbahnige Landstraße mit Regelquerschnitt RQ 9 der EKL 4 (Foto: Lippold, TU Dresden)*

Die neuen RAL wurden während der Bearbeitungsphase umfassend abgestimmt. Verursacht durch die neuen Markierungsformen erfolgte z.B. im Rahmen einer adhoc-Arbeitsgruppe von 2009 bis 2011 mit Vertretern der Verkehrsbehörden eine umfassende Diskussion der verkehrsrechtlichen Inhalte der RAL. Im Ergebnis hat der »Bund-Länder Fachausschuss StVO« 2011 auf seiner Sitzung in Saarlouis den RAL zugestimmt und die Übernahme der neuen Markierungen bei der nächsten Novellierung der StVO zugesagt. In der Folge werden die neuen Markierungen aktuell auch in den neuen Entwurf der »Richtlinien für die Markierung von Straßen« (RMS) eingearbeitet.

Letztlich wurden die neuen RAL 2012 von der FGSV herausgegeben und mit ARS 08/2013 des BMVBS eingeführt.

Gegenwärtig wird in der FGSV an Regelungen gearbeitet, um dieses Prinzip auf das Bestandsnetz zu übertragen, weil nur so die Vorteile der »Wiedererkennbarkeit« und »Standardisierung« wirksam werden können. Dafür soll ein ergänzendes »Merkblatt zur Umsetzung des Prinzips der Entwurfsklassen auf den Bestand« (M EKL-Best) herausgegeben werden. Das Merkblatt wird Prüfverfahren enthalten, in deren Ergebnis entschieden werden kann, ob sich die jeweils betrachtete Strecke für eine Umgestaltung (Ummarkierung) in eine EKL eignet oder ob und in welchem Umfang ergänzende Maßnahmen dafür ggf. noch nötig sind (LIPPOLD/ZÖSCH, LFD. ARBEIT).

#### **4. Das Problem mit der Geschwindigkeit**

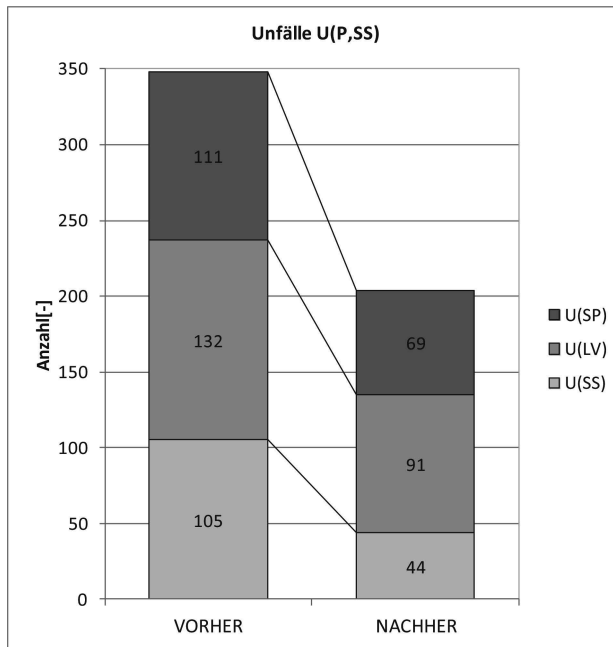
Als Folge der richtlinienkonformen Neubau- und Ausbaumaßnahmen haben sich zwei Netzanteile herausgebildet: Ältere, nicht ausgebaute Straßen mit Mängeln in der Verkehrssicherheit sowie neuere, gut ausgebaute und sichere Straßen. Einfluss auf die gefahrene Geschwindigkeit bei nicht regelwerkskonformen älteren Landstraßen im Bestand – die häufig auch unfallauffällig sind – lässt sich durch die o.g. Maßnahmen der »Standardisierung« jedoch nicht oder nur sehr begrenzt nehmen. Hier sind andere Ansätze erforderlich.

In der Vergangenheit wurde bereits vielfach untersucht, wie die Verkehrssicherheit im Landstraßennetz verbessert werden kann. Es konnten Einflussfaktoren auf die Wahl der Geschwindigkeit erarbeitet werden, die in moderne Richtlinien des Straßenentwurfes übernommen wurden. Aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen können Landstraßen in ihrer Gesamtheit an neueste Richtlinien jedoch – wenn überhaupt – nur zeitlich versetzt und daher nur über einen langen Zeitraum angepasst werden (JÄHRIG 2012).

Maßnahmen zur punktuellen Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Landstraßen sind bekannt und wurden bereits an Einzelstellen vielfach erfolgreich realisiert. Die Analyse des Unfallgeschehens macht aber deutlich, dass neben punktuellen Problemen insbesondere linienhafte Sicherheitsdefizite für die vergleichsweise hohe Unfallschwere auf Landstraßen verantwortlich sind. Diesbezüglich ausgerichtete Maßnahmen wurden erstmals in einem Großversuch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Landstraßen (AOSI) erprobt (LIPPOLD U.A. 2011; JÄHRIG 2012). Dazu gehören die linienhafte Beeinflussung bzw. Reduzierung der gefahrenen

Geschwindigkeiten im Zuge besonders unfallauffälliger längerer Streckenabschnitte durch mehrfache ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung (OGÜ).

Dadurch konnten deutliche Rückgänge sowohl in der Gesamtanzahl der Unfälle als auch in der Schwere der Unfälle erreicht werden. Diese Entwicklung war nicht nur auf eine Reduktion der Fahrunfälle zurückzuführen. Durch die Verringerung der Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Fahrzeugen sank der Überholdruck, was besonders auf den Untersuchungsstrecken mit einer gestreckten Linienführung auch einen Rückgang der Unfälle im Längsverkehr bewirkte.



*Rückgang der Unfälle mit Personenschäden durch linienhafte Beeinflussung des Geschwindigkeitsverhaltens mit ortsfester Geschwindigkeitsüberwachung (Quelle: Jährg, 2012 / Lippold, 2011)*

Durch die linienhafte Geschwindigkeitsüberwachung konnten die Verkehrssicherheit deutlich verbessert und das Unfallrisiko auf den Untersuchungsstrecken teils erheblich reduziert werden. Es hat sich gezeigt, dass die Grundlage dieser Entwicklung die Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit war, die vor der Überwachung um bis zu 20 km/h überschritten wurde. Nach der Eingewöhnungszeit stellte sich das erwartete Fahrverhalten entlang der Untersuchungsstrecken ein, welches nicht mehr durch deutliche Verzögerungs- und Beschleunigungsvorgänge im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen geprägt war. Förderlich für

diese Entwicklung war trotz anfänglicher Skepsis die breite Akzeptanz der Kraftfahrer zu den OGÜ-Anlagen als sinnvolle Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Erreicht wurde dies mit einer verständlichen Öffentlichkeitsarbeit zu den Hintergründen und Zielen der Maßnahme. (JÄHRIG 2012)

Die Möglichkeit der linienhaften Beeinflussung durch ortsfeste OGÜ's wird aber auch in Zukunft auf wenige Ausnahmefälle beschränkt bleiben. Zwar handelt es sich um eine hochwirksame Maßnahme, Gründe der Wirtschaftlichkeit und der öffentlichen Akzeptanz stehen derzeit jedoch einer netzweiten Umsetzung entgegen. Die Notwendigkeit, die Fahrgeschwindigkeiten deutlich und wirksam – insbesondere auf dem sehr großen Anteil der nicht regelwerkskonformen Strecken – zu senken, bleibt dennoch bestehen.

Die punktuelle oder abschnittsweise Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an den – häufig in dichter Folge – vorhandenen Unstetigkeits- bzw. Gefahrenstellen führt über längere Strecken jedoch zu einer ebenfalls un stetigen, unkomfortablen Fahrt mit fortlaufenden Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen, häufig einhergehend mit der Unsicherheit der Kraftfahrer über die momentan jeweils geltende Höhe der Geschwindigkeitsbeschränkung.

Insofern erscheint es konsequenter, im Landstraßennetz generell eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit, z.B.  $V_{zul} = 80$  km/h anzuordnen und dies in der StVO zu verankern. Diese Geschwindigkeit sollte auch für Lkw (Fahrzeuge mit zulässigem Gesamtgewicht  $> 7,5$  t) erlaubt werden. Dies würde zu einer Homogenisierung bzw. Verstetigung des Geschwindigkeitsverhaltens aller Verkehrsteilnehmer führen, außerdem zu einem Rückgang der Geschwindigkeitsdifferenzen und zu einer Minderung des Überholdrucks.

Regelwerkskonforme, sicher trassierte Landstraßen der EKL 1 und der EKL 2 könnten von dieser Begrenzung ausgenommen und mit einer höheren Geschwindigkeit von  $V_{zul} = 100$  km/h beschildert werden.

Eine solche Änderung würde zu einem grundsätzlichen Paradigmenwandel im gesellschaftlich akzeptierten und gewünschten Geschwindigkeitsverhalten auf Landstraßen führen. Insofern wäre eine solche Änderung auch nicht ohne umfassende öffentliche Diskussion, politische Überzeugungsarbeit und ohne einen Nachweis über deren Wirksamkeit möglich.

Vom Verkehrsgerichtstag Goslar sollte in diesem Sinne ein Impuls ausgehen und ein Großversuch »*Flächenhafte Umsetzung Tempo 80 auf Landstraßen*« gefordert werden.

## 5. Sicheres Überholen

Um ein sicheres Überholen auf Landstraßen zu ermöglichen, wurden in den vergangenen Jahrzehnten auf den richtlinienkonform geplanten und gebauten Straßen abschnittsweise Überholsichtweiten ( $L \sim 600$  m) auf etwa 15 % bis 25 % der Streckenlänge vorgehalten. Dies bedingt sehr gestreckte und großzügig trassierte Abschnitte, mit entsprechend hohen Baukosten und Eingriffen in Natur und Umwelt.

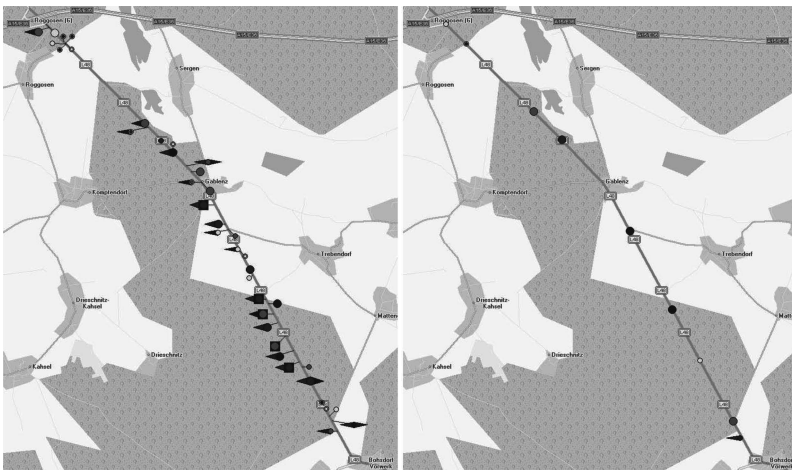


Hohe Fahrgeschwindigkeiten und zunehmende Verkehrsstärken auf Landstraßen haben jedoch zu einer Reduktion der zum Überholen geeigneten Zeitlücken im Gegenverkehr auch auf diesen großzügigen Streckenabschnitten geführt. Die Nutzung kleinerer Zeitlücken führt aber zu immer riskanteren Überholvorgängen.

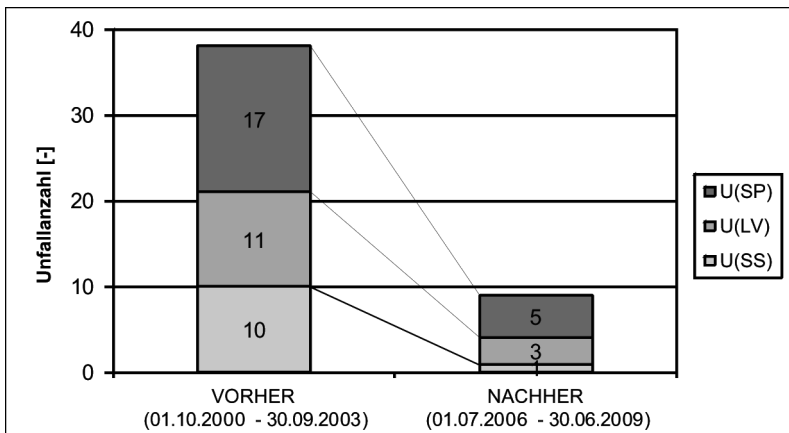
Auf hochbelasteten Straßen des Fernverkehrs sollte deshalb das Überholen unter Benutzung des Gegenverkehr-Fahstreifens generell unterbunden werden. Dies bedingt den durchgehenden Ausbau auf einen dreistreifigen Regelquerschnitt RQ 15,5 der EKL 1.

Im bestehenden Netz lässt sich ein solcher aufwendiger, nachträglicher Umbau kaum realisieren. Hier ist es notwendig, auf geeignete kurz- und mittelfristig umsetzbare Lösungen zur streckenweiten Verbesserung der Verkehrssicherheit zurückzugreifen. Solche Lösungen sind vorrangig auf einen Rückgang des Unfallgeschehens auf bereits unfallauffälligen, einbahnig zweistreifigen Außerortsstraßen ausgerichtet, bei denen ein richtliniengerechter Ausbau in absehbarer Zeit nicht erfolgen kann.

Dazu gehört die abschnittsweise Anordnung einzelner Überholfahrstreifen (ÜFS) mit kürzerer Länge als beim RQ 15,5 an geeigneten Stellen im Bestand. In Kombination mit Überholverböten (ÜV) in den einbahnig zweistreifigen Zwischenabschnitten steht hier eine wirksame, mittelfristig umsetzbare Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zur Verfügung (LIPPOLD u.A. 2012, JÄHRIG 2012). Dabei hat sich die Überlagerung der Maßnahmen (ÜFS/ÜV) als wichtige Voraussetzung herausgestellt. Der Vorteil liegt im Abbau des Überholdrucks unabhängig von den verfügbaren Zeitlücken im Gegenverkehr. Dafür haben sich auch kurze Überholfahrstreifen ( $L \geq 600$  m) bewährt, die im Bestandsnetz eher realisierbar sind. Die untersuchte Maßnahmenkombination aus einem sicheren Überholangebot und Überholverböten in den einbahnig zweistreifigen Zwischenabschnitten erfährt eine hohe Akzeptanz bei den Kraftfahrern.



*Rückgang von Überholunfällen durch die Anlage abschnittsweiser Überholfahrstreifen (Vorher-/ Nachher-Zeitraum 2000-2003/2006-2009, Quelle: Jährig 2012)*



*Rückgang des Unfallgeschehens nach Anlage abschnittsweiser Überholfahrstreifen auf mehreren Untersuchungsstrecken (Vorher-/Nachher-Zeitraum jeweils drei Jahre (Jährg 2012))*

Nicht zuletzt auch durch den Erfolg dieser Maßnahme wurde in den neuen RAL ein neues Konzept zur Gewährleistung von Überholmöglichkeiten entwickelt, das zu einem Umdenken beim Überholverhalten führen soll. In Abhängigkeit von der jeweiligen Funktion der Straße im Netz und der damit meist korrespondierenden Entwurfsklasse wird folgendes Überholprinzip angestrebt:

- großräumige Verbindungen (EKL 1) permanente, alternierende Überholfahrstreifen
- überregionale Verbindungen (EKL 2) abschnittsweise einzelne Überholfahrstreifen (möglichst in Kombination mit Überholverbotten)
- regionale Verbindungen (EKL 3) Reduzierung des Überholdrucks durch Nivellierung der Fahrgeschwindigkeiten
- nahräumige Verbindungen (EKL 4) Vermeidung von Überholungen aufgrund schmaler Querschnitte

Während die Anlage von Überholfahrstreifen heute entwurfstechnisch und verkehrsrechtlich uneingeschränkt möglich ist, gestaltet sich die stärkere Umsetzung von Überholverbotten in Abschnitten ohne Überholsichtweite und die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Praxis meist als schwierig. Hier bringen die Verkehrsbehörden in der Regel § 45 Abs. 1 Nr. 6 der StVO (VwV StVO) ins Spiel, wonach solche Maßnahmen nur erlaubt sein sollen, wenn eine über das normale Maß der Gefährdung hinausreichende Gefahr besteht. Dieser Nachweis ist in der Praxis meist erst dann erbracht, wenn nach Auffassung einiger Verkehrsbehörden »... genug Unfälle passiert sind ...«(!).

## 6. Zusammenfassung

Um die Anzahl von Unfällen im Straßenverkehr mit Getöteten und Schwerverletzten wirksam zu reduzieren, muss vor allem auch bei den Landstraßen angesetzt werden. Dort sterben die meisten Verkehrsteilnehmer infolge überhöhter Geschwindigkeiten und infolge riskanten Überholens.

Eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten ist durch entwurfstechnische Maßnahmen kaum möglich. Die Anpassung des bestehenden Straßennetzes an die aus einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h resultierenden Anforderungen ist noch schwieriger. Konsequenterweise sollte deshalb das Landstraßennetz generell mit einer niedrigeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit befahren werden, von der nur regelwerkskonforme sichere Straßen des großräumigen/überregionalen Verkehrs ausgenommen werden können.

Überholen unter Benutzung des Gegenverkehrsfahrfreifens ist auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens und der geringen Zeitlücken nicht mehr zeitgemäß. Auf Straßen des großräumigen und überregionalen Verkehrs ist ein gesichertes Überholen durch die Anlage von Überholfahrstreifen nötig. Dagegen sollte auf Straßen des regionalen und nähräumigen Verkehrs der Überholdruck durch Angleichung aller Fahrgeschwindigkeiten reduziert werden.

Vom Verkehrsgerichtstag sollten mit der Forderung nach einem Großversuch »Tempo 80 auf Landstraßen« entsprechende Impulse ausgehen.

## 7. Literatur

Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen FGSV  
Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)  
Köln 2012.

Hartkopf, G.  
Sicherheit durch funktionsgerechte Standardisierung von Landstraßen  
Kolloquium Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)  
18. Juni 2013 in Köln.

Hartkopf, G./Weber, R.  
Die neuen Richtlinien für Landstraßen – Ein Schritt zu selbsterklärenden Straßen?  
Heft Straßenverkehrstechnik Nr. 1/2005  
Kirschbaumverlag Bonn.

Jährig, T.  
Wirksamkeit von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf einbahnigen Landstraßen  
Dissertation an dem Lehrstuhl Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen der Fakultät Verkehrswissenschaften »Friedrich List« der TU Dresden  
Dresden 2012.

- Lippold, C. (Hrsg.)  
Der Elsner – Handbuch für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2015  
Otto Elsner Verlagsgesellschaft  
Darmstadt-Dieburg 2014.
- Lippold, C.; Weise, G.; Jährig, T.  
Verbesserung der Verkehrssicherheit auf einbahnig zweistreifigen Außerortsstraßen (AOSI)  
Schlussbericht zum FE 82.355/2008, AOSI Teil 4: »Bewertung der Maßnahmen« im  
Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)  
Dresden 2011.
- Lippold, C.; Weise, G.; Kuczora, V.; Jährig, T.  
Sicherheit zweistreifiger Bundesstraßen – Auswirkungen von linienhaft angeordneten ortsfesten Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen, AOSI – Teil 3,  
Schlussbericht zum FE 82.281/2004/AGB im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Dresden 2008.
- Lippold, C.; Weise, G.; Kuczora, V.; Sossoumihen, A.  
Sicherheit zweistreifiger Bundesstraßen, AOSI – Teil 1 Schlussbericht zum FE 82.179/2000 im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)  
Dresden 2003.
- Lippold, Ch./Zösch, J.  
Anpassung des bestehenden Straßennetzes an das Entwurfskonzept der standardisierten Straßen – Pilotprojekt zur Anwendung des M EKLBest FE 18.0022/2013 i.A. der BASt  
Dresden, laufende Arbeit.

## Mobiltelefone jetzt bitte abschalten

**Dr. phil. Jörg Kubitzki**

**AZT Automotive GmbH, Allianz Zentrum für Technik – Sicherheitsforschung,  
Ismaning**

### Einleitung

Laut Zeugenaussage war das Packard One Twenty Coupé mit 30 Meilen die Stunde unterwegs. Ob zu schnell für den schmalen Straßenverlauf, lässt sich, knapp 80 Jahre danach, nicht mehr sagen. Doch der Wagen war überladen. Auf der Rückreise aus dem Sommerurlaub weist Astrid, Königin der Belgier, vom Beifahrersitz aus in die Landschaft, in der Hand eine Karte. Auch der Fahrer blickt zur Seite, folgt man dem Zeugen. Der Wagen gerät über die Fahrbahnbegrenzung, prallt gegen einen Baum und stürzt in die Uferböschung. Königin Astrid stirbt. Am Vierwaldstätter See, in den Morgenstunden des 29. Augusts 1935. Der nachfolgende Medienhype erinnert an die Ereignisse im Pariser Alma-Tunnel gut 60 Jahre später. War der Fahrer abgelenkt? Er wurde nicht gefragt. Leopold III, König der Belgier, war als Monarch nicht zu belangen.

Ablenkung und Aufmerksamkeitsdefizite sind schon zu Beginn des Automobilitismus als Schadenursachenfaktoren Gegenstand der Mensch-Maschine-Forschung. Mehr noch, spielten sie für die Psychotechnik in der Arbeitswelt des frühen 20. Jahrhunderts eine zentrale Rolle – eine bedeutendere als beispielsweise der Faktor Alkoholeinfluss. Eine große Zahl grundlegender experimenteller Studien datieren in die 10er und 20er Jahre: über das Verhalten von Trambahnlenkern etwa, die Ablenkung der Aufmerksamkeit unter Lärmbedingung oder die Ablenkung durch Gespräche am Arbeitsplatz<sup>1</sup>. Phänomene der Aufmerksamkeit waren für die Unfallverhütung und somit für die Belange des Arbeitsschutzes grundlegend. Den Lauf der Entwicklung weiter auszuführen, ist hier nicht der Ort. Aber für die moderne Unfallforschung und -statistik des Straßenverkehrs ist diese tragende Bedeutung der Ablenkung verloren gegangen.

Dabei spricht einiges dafür, dass dem Phänomen Fahrerablenkung aktuell nach Maß und Zahl eine größere Rolle für die Verkehrssicherheit zukommen könnte als dem Alkohol. Neuesten Unfallzahlen Österreichs aus 2014 zu Folge ist Ablenkung

---

1 Münsterberg, H. (1912). Psychologie und Wirtschaftsleben. Leipzig: Barth.

zwischenzeitlich Ursache Nr. 1 für tödliche Autobahnunfälle. Für das Jahr 2013 werden in Österreich amtlicherseits Unaufmerksamkeit/Ablenkung für 12,2 % der tödlich verlaufenen Unfälle, hingegen Alkoholisierung nur für 4,4 % als Hauptursache verantwortlich gemacht<sup>2</sup>. Noch im Jahr 2010 lag der Anteil für Ablenkung bei 11 und der für Alkohol bei 5,3 %. Es ist plausibel, wenn auch nicht unstrittig zu belegen, dass für das Vorkommen des Handyverstoßes in Deutschland von einer mehrfach höheren Dunkelziffer auszugehen ist als für das Vorkommen der Trunkenheitsfahrt, wie unten noch genauer berichtet wird.

Aber statistische Belege sind in Deutschland rar. Die Sicherheitsdiskussion muss sich auf ausländische Unfallzahlen und auf Untersuchungen stützen, deren Vorgehen auf Befragung, Laborexperiment oder nachträgliche Analysen nicht verallgemeinerbarer Unfallstichproben beruhen. Aus diesem Grund empfahl schon der 46. Verkehrsgerichtstag im Jahr 2008: »[...] Zusätzlich müssen weitere Daten über Ausmaß, Einzelumstände und Auswirkungen insbesondere hinsichtlich der Unfallrelevanz zu »fahrfremden« Tätigkeiten und zu den Auswirkungen von FIS und FAS auf die Belastbarkeit des Menschen ermittelt werden. Der AK empfiehlt deshalb Untersuchungen zu veranlassen, um die für eine eventuelle gesetzliche Regelung erforderlichen Rechtstatsachen zu ermitteln«<sup>3</sup>.

### Einordnung des Gegenstands

Mangelnde Datenbasis ist das eine. Erhebungs- und Definitionsunschärfen das andere. Die (sehr wohl dankbar angenommenen) amtlichen Daten des BMI Österreich dürfen nicht vergessen lassen, dass auch sie nur auf erster Polizei- oder nachträglicher Einschätzungen nach Aktenlage beruhen. Dass auch sie nur vorrätige Selbstaussagen und sonstige Hinweise zum Unfallhergang spiegeln und unter dem Vorbehalt stehen, dass jedes Fehlen eines Hinweises über Fahrerablenkung weitergehende Schlüsse zu einer diesbezüglichen Unfallentstehung nicht zulässt. Dass auch sie in der Tat den gleichen methodischen Schwächen unterliegen, wie die Ableitungen jeder einschlägigen Forschungsstudie zum Thema – mit dem Unterschied der Vollerhebung aller Straßenverkehrsunfälle mit Todesfolge.

Die österreichische amtliche Ablenkungsstatistik »beruht auf einer unmittelbaren Soforteinschätzung der vermutlichen Hauptunfallursache durch die Exekutive bzw. das BMI nur für statistische Zwecke, ohne Berücksichtigung von evtl. Schuld-ausschlussgründen, Sachverständigen-Gutachten, Obduktionsergebnissen und sonstigen späteren Erkenntnissen/Aussagen im Zuge eines gerichtlichen oder behördlichen Strafverfahrens.

---

2 Bundesministerium für Inneres (BMI), (Hrsg.). (2014). Verkehr. Unfallstatistik 2013.

3 46. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2008. Empfehlungen AK VII Die Belastbarkeit des Fahrzeugführers.

Unter dieser Ursache sind vor allem Unaufmerksamkeiten, Unkonzentriertheiten, das »Übersehen« von anderen Verkehrsteilnehmern sowie sämtliche ablenkenden Tätigkeiten am Steuer (Aufheben von Gegenständen, Ablenkung durch Kinder oder Tiere im Auto, Radio/CD/Navigations-Tätigkeiten, Lesen, Essen, Telefonieren/SMS, Fernsehen, Rauchen etc.) zu verstehen<sup>4</sup>. Nun sind Unaufmerksamkeit und Unkonzentriertheit schwerlich additiv, sie benennen verschiedene psychische Beschreibungsebenen, aber solche psychologischen Grundlagen sind hier nachrangig. Für die Unfallstatistik wesentlich ist etwas Einfacheres: Die umschriebenen Merkmalskategorien suggerieren eine operationale Definition der Ablenkung. Aber gerade diese eindeutige Operationalisierung der Merkmalserfassung (geschweige -klassifizierung) existiert nicht.

Mehr noch, im Gegensatz zu Unaufmerksamkeiten und dem »bloße[n] »Übersehen« von anderen Verkehrsteilnehmern« sind nur »im sehr geringen Ausmaß [...] ablenkende und fahrfremde Tätigkeiten am Steuer wie [...] Telefonieren/SMS/Internet [...] etc. als Unfallursache anzunehmen bzw. nachweisbar«<sup>2</sup>. Bestreiten Unaufmerksamkeit ohne Verknüpfung zu ihrer Ursache (z.B. Distraktoren) und »bloßes Übersehen« den Kardinalteil der Statistik, wird evident, dass Ablenkung als Kategorie im Unfallursachenverzeichnis schnell Gefahr läuft, zur Restkategorie zu geraten. Umkehr- oder Ausschlussdiagnosen wie beim Verkehrssuizid mögen die Folge sein.

Fahrfremde Tätigkeiten sind »nur im sehr geringen Ausmaß anzunehmen bzw. nachweisbar«, denn sie unterliegen der Natur der Sache nach hohen Verdeckungstendenzen auf Seiten der Unfallbeteiligten. Ohne auf die vor allem juristische Frage möglicher oder zulässiger Mittel der Nachweisung fahrfremder Tätigkeiten vorzugreifen, ist aus der Perspektive des Forschers festzuhalten, dass solchen Tendenzen nur mit dem Einsatz feldnaher, anonymen, persönlicher, standardisierter Interviews mit einigem Effekt zu begegnen ist. Fahrfremdes Verhalten, zumal im Zusammenhang mit Verunfallung, definiert sensible Daten. Huemer und Vollrath<sup>5</sup> zeigten in ihrer Machbarkeitsstudie für die Bundesanstalt für Straßenwesen diesen Weg auf, um regelwidriges oder mindestens sozial nicht erwünschtes Verhalten zu erheben. Der Autor des vorliegenden Vortrags (Kubitzki<sup>6</sup>) setzte szenenaher standardisierte Interviews zur Vorstellung des seinerzeit gewandelten Drogenlagebildes (Partydrogen im Straßenverkehr) ein. Kann solches aufwändige Vorgehen Vorlage für amtliche Unfallstatistik sein? Durchaus. Zunächst muss amtlich erhobene Statistik nicht zwingend vom Beamten erhoben werden, der Erfolg der GIDAS-Unfalldatenbank deutet auf die diskussionswürdigen Perspektiven hin. Zum anderen muss amtlich erhobene Statistik nicht zwingend Vollerhebung sein. Kein Mobilitätspanel der Bundesregierung, keine Wirtschaftsrechnung des Statistischen Bundesamts fußt stets auf der Grundgesamtheit der Deutschen.

4 Bundesministerium für Inneres (BMI). (2011). E-Mail-Kommunikation, 13.05.2011.

5 Huemer, A.K. & Vollrath, M. (2012). Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten – Machbarkeitsstudie. Schriftenreihe der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 225. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

6 Kubitzki, J. (2001). Ecstasy im Straßenverkehr. Ergebnisse einer Konsumentenbefragung in der Disko-, Party- und House-Szene. Zeitschrift f. Verkehrssicherheit 4, 178-183.

## Definition und Taxonomien der Fahrer-Ablenkung

Vorgenannte statistische Erörterung löst die Unschärfe der Definition nicht. Ein nachlässiger Blick über die Forschungslandschaft reicht, das Dilemma zu vergegenwärtigen. Kaum eine Ablenkungsstatistik ist mit einer anderen vergleichbar. Oft mangelt es schon an der Wahl identischer Ereigniscluster. Was schließt *Geräte bedient* ein? Meint *Handynutzung* nur Telefonieren oder auch SMS-Schreiben? Immerhin sind das wiederum lösbare operative Elemente. Teilweise. Denn die Wahl der Taxonomie erfasster Ablenkungsquellen begründet in der Regel zugleich das theoretische Modell über den zugrunde gelegten Prozess der Fahraufgabe. Und hier beginnen die Schwierigkeiten. Was definiert die Fahraufgabe? Was ist Wegwendung von ihr? Australische Statistiken schließen Sonnenblendung ein und erhöhen so den Anteil der Ablenkung von außerhalb der Fahrgastzelle bzw. den Anteil nicht-selbstinitiiierter Wegwendungen maßgeblich.

Zwischenzeitlich kristallisiert sich der Fachkonsens dahin, dass jede Form der Blendung eine extern begründete Störung der erforderlichen Informationsaufnahme darstellt und zudem als Bestandteil der zu bewältigenden Fahraufgabe anzusehen ist. Ablenkung aber sei Abzug körperlicher oder geistiger Fahrerressourcen von all jenen körperlichen oder geistigen Aktivitäten, die zum sicheren Führen eines Fahrzeugs erforderlich sind (der Hauptaufgabe) hin zu Aktivitäten, die hierzu nicht von Belang sind (Nebenaufgabe).

In der internationalen Literatur findet sich der Minimalkonsens einer Definition: *Driver distraction can be defined as the diversion of attention away from activities critical for safe driving toward a competing activity* (Regan, Lee & Young<sup>7</sup>). Unter Einschluss anderer Arten der Straßenverkehrsteilnahme (Paragraf 1 der StVO berührt alle Verkehrsteilnehmer) und Einschluss weiterer Qualitätsdimensionen des Verkehrs über die Sicherheit hinaus (regelwidrig verhält sich auch, wer behindert), wäre demnach zu erweitern: *Abgelenkt ist oder verhält sich ein Verkehrsteilnehmer, wenn er sich nicht mehr in hinreichendem Maße mit den jeweils erforderlichen körperlichen und geistigen Ressourcen den primären Aufgaben der Verkehrsteilnahme widmet, die in einer regelkonformen Führung des Fahrzeugs bzw. in einer regelkonformen Teilnahme als Fußgänger und in einer kollisionsvermeidenden, nicht behindernden und nicht belästigenden Abwicklung der Fahr- oder Fortbewegungsaufgabe festgelegt sind, sondern willentlich oder unfreiwillig weitere mentale und/oder physische Aufgaben bewältigt* (Kubitzki<sup>8</sup>). In der Definition fahrfremder Tätigkeiten ist mit Huemer und Vollrath<sup>5</sup> der Ausschluss von *Beeinträchtigungen der Aufmerksamkeit, die durch einen eingeschränkten Fahrerzustand (Alkohol, Drogen, Müdigkeit) bedingt sind*, zu ergänzen.

Die Definitionen weisen eine Reihe (schwer zu adressierende) Laienvorstellungen zurück, namentlich ein Abgelenktwerden durch den oft kolportierten Schilderwald

7 Regan, M.A., Lee, J.D., & Young, K.L. (2009). *Driver Distraction – Theory, Effects, and Mitigation*. Boca Raton: CRC Press, Taylor & Francis Group.

8 Kubitzki, J. (2011). *Ablenkung im Straßenverkehr*. München: Allianz Deutschland AG.



oder durch das Verhalten bzw. die Erscheinungsform anderer Verkehrsteilnehmer. Der unsichere Radfahrer oder das auf die Straße laufende Kinde ist keine Ablenkung von der Fahraufgabe. Nicht zur Fahraufgabe gehören diejenigen Dinge, die *vor* der Fahrt oder *in Fahrtunterbrechung* erledigt werden können oder, mit einschlägiger Rechtsprechung, müssen. Widersprüchliche Verkehrsbeschilderung ist Teil des Fahrumfelds, Wegsuche (sie korreliert mit Unfällen!) dagegen ist durch Fahrtvorbereitung zu minimieren.

Die Frage aber bleibt: Was definiert die Fahraufgabe. Die jüngsten kraftfahrzeugtechnischen Entwicklungen einerseits und die rasch voranschreitenden Innovationen der Informations-, Kommunikations- und Unterhaltungselektronik andererseits gestalten die Grenzziehung zunehmend schwerer. Navigator oder Klimaanlage benutzen sind Komfort – Nebentätigkeit – nicht Hauptaufgabe, hier herrscht Einigkeit. Demnach sind sog. secondary tasks zwar fahrbezogen (haben mit dem Fahren bzw. der Fahrt unmittelbar etwas zutun), sind aber nicht notwendig. Tertiary tasks sind weder fahrerforderlich noch fahrbezogen (Telefonieren, Rauchen u.a.). Aber ist die Beiziehung einer verkehrsrelevanten Information über neue (intelligente) Wege eine Fahraufgabe? Oder ist die Information, so möglich, aus dem natürlichen Fahrfeld abzunehmen? Welche Kontroll- bzw. Überwachungsfunktion welcher Informationskanäle ist legitim oder endlich sogar Pflicht? Die Aufnahme bzw. Kontrolle welcher Informationsinhalte? Es soll der wissenschaftlichen Korrektheit halber nicht verschwiegen werden, dass in der Frage, was eine regelgerechte Fahrtabwicklung einoder ausschließt, kein Expertenkonsens herrscht. Es wird aber auch deutlich: Nicht die Wissenschaft, sondern nur die Gesellschaft vertreten durch Politik und Recht kann letztlich entscheiden, wie die Elemente der Fahraufgabe im Detail zu definieren seien. Das Recht liefert eine Richtschnur in Bezug auf Geräte: Was nicht Pflichtausstattung eines zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugs ist, kann schwerlich notwendige Voraussetzung für die regelgerechte Fahrtabwicklung, Gegenstand der Hauptaufgabe sein. Die Verwendung bliebe – fahrbezogen oder nicht – Komfort.

Das Verkehrsrecht kennt den § 23 StVO die nicht zu beeinträchtigende Sicht und Gehör sowie die Handynutzung betreffend. Nicht ohne Grund haben die Gesetzgeber in der Vergangenheit davon Abstand genommen, weitere Präzisierungen vorzunehmen. Der Versuch einer Negativliste für den Fahrer wird schnell an eben die Grenzen stoßen, vor denen sich der Grundlagenforscher sieht. Auf der anderen Seite ist die Frage zulässig, ob das aktuelle StVG den heutigen technischen wie auch sozialen Verhältnissen (den Realitäten des Fahralltags) noch vollumfänglich gerecht wird. Schon der 46. VGT empfahl mit Blick auf die technische Entwicklung eine Überarbeitung des § 23. Er fokussierte bewegte Bildmedien, aber auch der Begriff »ausgeschalteter Motor« (Parkmodus) illustriert die Notwendigkeit der Anpassung (Start-Stopp-Automatik). Kann ich die Zeit an roten Ampeln bei Motorunterbrechung zu anspruchsvoller Nebentätigkeit nutzen? Manche Hersteller bewerben das. Der englische Handyparagraph indessen gilt auch in Wartesituationen, expressis verbis vor Ampeln und im Stau. An Ampelanlagen und Überwegen wechselt das Gefahrenszenario sehr kurzfristig. Die Zahl der Verunglückten sank in den letzten 10 Jahren

sehr erheblich, doch an Überwegen blieb sie konstant bzw. stieg leicht. Der Autor hält zudem die Ergänzung der Begriffe Sicht und Gehör um »Wahrnehmung des Straßenverkehrs« für wenigstens diskussionswürdig, um neben der bloßen Benennung des Sinneskanals den kognitiven Prozess der mentalen Ablenkung einzuschließen (Stichwort *looked-but-failed-to-see-Unfälle*). Jedenfalls mangelt es dem Recht am Bezug zum eigentlichen Prozess der Ablenkung.

### **Warum entsteht Ablenkung? Was bewirkt und begünstigt sie?**

Auf das ressourcentheoretische Modell von Belastung und Beanspruchung eines Individuums einzugehen, führt hier zu weit. Für die Verkehrssicherheitsarbeit von Wichtigkeit ist: Das Inerscheintreten einer Ablenkungsquelle ist vor allem expositionsbedingt. Neben Fahrleistung und Wegeaufkommen (Wegezahl; hohe tägliche Wegefrequenz steigert die Zahl der Wegwendungen und das Unfallrisiko) ist hier in erster Linie die Geräteexposition (Ausstattung der Haushalte oder Fahrzeuge mit Gütern, näher unten) zu nennen. Ablenkungsstatistiken der Vereinigten Staaten legen nahe, dass mit dem Anwachsen der Handydurchdringung in der Gesellschaft der Anteil äußerer (Fahrumfeld) Ablenkungsquellen sinkt, derjenige von Quellen im Fahrzeug steigt. Heute lassen die international berichteten Zahlen erkennen, dass die Autofahrer nur zu ca. 9 bis 23 Prozent durch Ablenkungsquellen außerhalb des Wagens gebunden sind. Über deren Unfallrisiko liegt aufgrund der Vielfalt aber z.T. auch der Seltenheit wenig Forschung vor.

Ablenkung durch Quellen innerhalb des Fahrzeugs ist meist durch selbst initiierte zielgerichtete Wegwendungen begründet, vorausgesetzt, auch das Annehmen einer elektronischen Kommunikation ist als Initiative zu werten. Die Forschung sieht das nicht einhellig. *Reaktion* auf eingehende Kommunikation und *Wegwendung* hin zur ihrer Einleitung werden überwiegend getrennt betrachtet. Die Trennung mag durch die Historie der Wahlfunktionen erster Handygerätegenerationen mit begründet sein, gedacht ist sie entscheidungstheoretisch. Eigeninitiierte Handlungen sind demnach mit höheren Freiheitsgraden behaftet und steuerbarer (es passt gerade).

Vergegenwärtigt man sich aber die jüngste soziologische Entwicklung des Kommunikationsverhaltens gerade junger Menschen und beruflicher Vielfahrer vom Standpunkt kognitiver Prozesse aus, ist unverkennbar, dass sich Handynutzer heute situationsübergreifend im fortgesetzten Zustand der Bereitschaft (engl. *alertness*) befinden. Kommunikationseingänge werden nicht nur dauerhaft geprüft, sie werden mental dauerhaft erwartet. Situative Funktionsunterdrückung verhindert das nicht. Dass die Sozialversicherungsträger einen Anstieg psychischer Überlastung, Stresssymptomen, Burnout-Syndromen u.a. in der jüngeren Bevölkerung verzeichnen, wird weitere Gründe haben. Aber kein biologisches oder soziales System verträgt auf Dauer den Zustand der permanenten erhöhten Bereitschaft. Was bindet meine mentale Kapazität dauerhaft? Die Auswirkung einer Techniknutzung auf Alertnessphänomene gehört zu den Aspekten der MMI-Forschung, die bei Sicherheitsbewertungen vernachlässigt werden.

Für die Fahrer-Fehlertaxonomie und -Fehleranalyse zentral ist der *Modus der Störung*. Erfolgt sie körperlich bzw. händisch, optisch bzw. akustisch bzw. nur mental. Eine manuelle, visuelle oder akustische Abwendung begründet i.d.R. eine mentale, die Störung der Fahraktivität auf allen drei Ebenen hat im Regelfall die größte Wirkung zur Folge. Gerätenutzung und gerätegebundene Kommunikation verursachen meist manuelle, visuelle, akustische und mentale Ablenkung gleichermaßen. Aber auch das (im Einkaufsverkehr gar nicht so) seltene Ereignis des raschen Greifens nach bewegten Objekten bindet alle Kanäle: das Wegwenden des Körpers, einer Hand, der Blicke, der Gedanken. Eine bis zu 8-fache Erhöhung des Unfallrisikos wird in der Literatur berichtet<sup>8</sup>. Der Griff nach dem beim Bremsen vom Sitz rutschende Blumenstrauß und der nachfolgende Auffahrunfall ist Beispiel für einen glimpflichen Verlauf aus der AZT Unfalldatenbank.

Der *situative Bezug* der Ablenkung ist tragend für Fragen nach Ort, Zeit und Art der Ablenkung und hängt somit wiederum mit der Exposition zusammen. Mit welcher Wahrscheinlichkeit bzw. Häufigkeit befindet oder begibt sich der Fahrer in welche(n) Ereigniskonfigurationen? Nach Zahl, Alter, Geschlecht der Fahrzeuginsassen, Fahrtzweck, Uhrzeit, Verkehrsdichten? Die Bundesstatistik der Unfälle mit Personenschaden ergibt nach Uhrzeit zwei Spitzen: morgens und zum Feierabend. Der Arbeitsunfallstatistik der gesetzlichen Unfallkassen ist zudem ein Anstieg zum frühen Nachmittag zu entnehmen. Fahrer stehen auf der Fahrt zu Arbeit unter Zeitdruck, der Biorhythmus befindet sich am frühen Nachmittag in einem Tief. Beeinträchtigungen durch Müdigkeit, Alkohol, Drogen, Medikamente, Krankheit und Biorhythmus sind per Definition keine Ablenkungsquellen, aber intervenierende Variablen. Die Forschung diskutiert weitere Merkmale der Person, das Fahreralter als das Bedeutsamste. Die Unterschiede in der Häufigkeit von Ablenkung zwischen jungen Fahrern, 25-64-Jährigen und Senioren sind hoch<sup>8</sup>. Junge sind technik- und kommunikationsaffiner, Senioren zurückhaltender. Einige Persönlichkeitsmerkmale (Stichwort *Sensation seeking*) erklären die Auftretenswahrscheinlichkeit von Ablenkung gleichfalls mit. Ob es eine Ablenkungsaffinität des Menschen gibt, hat die Forschung nicht mit Nachdruck betrachtet.

Auch der Aspekt *Gewohnheitsbildung* findet zu geringe Beachtung. Fahr- und Nebenaufgaben sind durch spezifische Grade der Automatisierung der Wahrnehmungs-, Entscheidungs- und Handlungsabläufe charakterisiert. Die Weg- und Hinwendung zwischen Aufgaben mit unterschiedlich hohen Gewohnheitsgraden begründen unterschiedliche psychologische Leistungseinbußen (Reaktionszeiten u.a.). Dazu tritt die recht verschieden ausgeprägte Schnelligkeit des Individuums im Aufgabenwechsel (kognitive Umstellfähigkeit, mental set-shifting). Und dazu tritt ein besonderer Effekt der visuellen Wahrnehmung: Die Blickabwendung des Fahrers von Fern auf Nah vollzieht sich schneller als die Rückführung von Nah auf Fern (Rubber-Band-Metaphor der Aufmerksamkeit<sup>9</sup>). Die Wegwendung von einer scheinbar einfachen Fahrsitua-

---

9 Miura, T., Shinohara, K., & Kimura, T. (2007). Coping with environment: visual attention and the traffic safety. Proceedings of the International Symposium on ISETS07.

tion (freie Autobahnstrecke) geschieht rasch, die Wegwendung von der kritischen Kommunikationsaufgabe braucht länger – hier liegt das Missverständnis vieler, wenn sie eine Situation als angemessen für Nebenaufgaben erachten. Geschieht die Rückführung der Aufmerksamkeit von einer hoch beanspruchenden Nebenaufgabe mit geringer Gewohnheit (kritisches Telefonat) zu einer hoch beanspruchenden Fahraufgabe mit geringer Gewohnheit (kurzfristige Gefahrenlage), mag der Fahrfehler vorprogrammiert sein.

Stress, Emotionen und Gedanken als Quellen der Fahrerablenkung und als intermitterende Faktoren zugleich können hier nicht weiter erörtert werden. Die Forschung ist schwach besetzt. Hinzuweisen ist auf das Engagement der Berufsgenossenschaften aber auch einzelner Arbeitgeber, die gerade hier Präventionsarbeit leisten (Seminare für besonders betroffene Berufsgruppen wie fahrendes Einsatzpersonal).

Dem vorliegende Beitrag obliegt die Einführung in das Thema, auf weiter gehende Betrachtungen zu den Gefahren einzelner Ablenkungsquelle und deren Unfallrisiken wird auf den Vortrag von Herrn Prof. Vollrath innerhalb dieses Arbeitskreises verwiesen. Darum in Kürze: Die Literatur berichtet auf Ablenkung die Einschränkung des nutzbaren Sehfelds (-14 % bei Telefonieren), des visuellen Suchverhaltens (Frozen-eye: Blickreduktion auf die Fahrbahnmitte, weniger Orientierungs-, Kontrollblicke, Spiegelblicke, auf Geschwindigkeitsanzeige), Schwächung der peripheren Wahrnehmung und des Wahrnehmungswechsels (Shift-attention), Reaktionsverlangsamung (-0,5s bei Telefonieren), verkürzte Erkennungsdistanzen, Einbußen der selektiven und der Daueraufmerksamkeit, mehr und längere Blickabwendungen über 1s Dauer, kürzere Linksabbiegelücken, Vernachlässigung der Quer- zugunsten der Längsregelung, Fehleranstieg bei Fahr- und Nebenaufgabe und nicht zuletzt: *Übervorsichtigkeit* (vgl. Alkoholwirkung), zu große Abstände und zu langsame Geschwindigkeit, die vordergründig sicher scheinen; aber vielmehr kompensieren anderen Verkehrsteilnehmern das auffällige Verhalten (erkennt der Hintermann, dass der Vordermann telefoniert, hält auch er Abstand). Die Fülle zeigt: Sicherheitsbewertung von Technik muss sich daran messen lassen, welchen Grad an Sorgfalt sie walten lässt. Die Psychologie des Menschen ist mehr als Reaktionszeit und Blickbewegung. Vereinheitlichungstendenzen in der Vorgabe abzuarbeitender Inhalte zur Sicherheitsbewertung sieht der Autor angesichts der Vielfalt daher skeptisch.

### **Größenordnung des Problems**

Zu unterscheiden ist die gesamtgesellschaftliche oder individuelle Auftretenshäufigkeit des Ereignisses beim Fahren oder beim Fußgänger, die *Prävalenz*, und die Gefahrenbewertung bzw. das Unfallrisiko, für den Einzelnen wie für die Gesellschaft. In der Risikobewertung wird auf das Referat von Prof. Vollrath verwiesen. An dieser Stelle nur der Hinweis, dass die weltweit verfügbare Forschung eine Größenordnung von unter 10 Prozent maßgeblich durch Ablenkung bedingter Unfälle wenig plausibel ist. Eine Analyse von Pkw-Großschäden der Kraft-Haftpflichtversicherung der

Allianz durch das Allianz Zentrum für Technik erbrachte 10,9 % mit Ablenkung bzw. Unaufmerksamkeit als wahrscheinliche unfallauslösende Ursache, aber nur nach Hinweisen der Aktenlage. Untersucht wurden 429 Unfälle mit über 1 Mio. € Schadenaufwand (faktisch Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten). Die Zahl deckt sich mit den Daten der US Verkehrsbehörde NHTSA mit 10 Prozent sog. *distraction-affected* Unfälle mit Getöteten in 2012<sup>10</sup>.

Ein Wort zur aktuell medienpopulären Fußgängerablenkung durch MP3-Player und Smartphones: Ausländische Studien lassen zur Nutzung im Straßenverkehr zwar den Fahrern vergleichbar hohe Größenordnungen im zweistelligen Prozentbereich vermuten, aber tragfähige Daten fehlen<sup>11</sup>. Für Deutschland ergibt das Sicherheitslagebild: Fußgänger sind eher Opfer denn Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden. Die Hauptverursacherquote ist vom Jahr 2003 auf 2013 sogar von 30 auf 25 Prozent gesunken. Die Fußgänger-Fehlverhaltensweise *Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten* sank in den 10 Jahren um 31 Prozent<sup>12</sup>, während sich der Modal Split für Fußverkehr nicht nennenswert änderte, die Fußverkehrsleistung sank nur leicht. Der in der Presse berichtete Anstieg der Unfälle telefonierender Fußgänger in den USA fußt auf sehr geringen Fallzahlen<sup>13</sup>. Die Diskussion um das sog. *distracted walking* ist z.Zt. noch nicht auf hinreichender Datenbasis zu führen. Eher sei der Jurist auf das noch gänzlich verborgene Thema Technikablenkung motorisierter Zweiradfahrer hingewiesen (Motorrad Telefon-Headsets, Visiere mit HUD).

Eine repräsentative Befragung mittels Quotenstichprobe am Allianz Zentrum für Technik<sup>8</sup> erhob im Jahr 2011 insgesamt 40 mögliche Quellen der Ablenkung beim Autofahren. Gefragt wurde die Häufigkeit des Auftretens in fünf Abstufungen (›nein‹, ›ja, aber selten‹, ›gelegentlich‹, ›häufig‹, ›sehr häufig‹). Fasst man alle positiven Antworten über alle Ablenkungsquellen und alle Befragten zusammen, ergibt sich ein Anteil von 40 Prozent Ablenkungsbestätigungen (Anteil aller Bestätigungen pro Gesamtzahl aller möglichen Bestätigungen). Dabei verneinten aber nur 0,3 % der Befragten jede der einzelnen Ablenkungsquellen. Auch mit Huemer und Vollrath<sup>5</sup> – sie ermittelten 96 Prozent Autofahrer mit im Schnitt zwei fahrfremden Tätigkeiten in letzter halben Stunde ihrer Fahrt – ist zu bezweifeln, ob Autofahren ohne sicherheitsrelevante Nebentätigkeit überhaupt stattfindet.

Die Auswertung der Befragungsdaten des Allianz Zentrum für Technik nach den einzelnen Ablenkungsquellen erbrachte, dass nahezu jeder Distraktor bei Autofahrern

---

10 U.S. Department of Transportation (ed.). (2014). *Distracted driving 2012*. Washington, DC: US DOT.

11 Hatfield, J., & Murphy, S. (2007). The effects of mobile phone use on pedestrian crossing behaviour at signalised and unsignalised intersections. *Accident Analysis and Prevention*, 39, 197–205.

12 Deutsches Statistisches Bundesamt (Hrsg.). (2004/2014). *Verkehrsunfälle 2003/2013*. Fachserie 8, Reihe 7. Wiesbaden: StBA.

13 Lichenstein, R., et al. (2012). *Headphone use and pedestrian injury and death in the United States: 2004–2011*. *Injury Prevention*.

mit Unfällen in den letzten drei Jahren häufiger in deren Fahralltag vorkommt als bei Fahrern ohne (berichtete) Unfälle. Eine zusätzliche Auswertung der Rohdaten (Fastenmeier, Gstalter & Kubitzki, 2012 [unveröff.]) lieferte für Handynutzung (selber anrufen), Navigationsgerät bedienen, Essen, Trinken, Gurt/Sitz/Spiegel richten, mit Instrumentenanzeigen länger befasst sein, angeregt Musik hören sowie Schilder/Werbung ohne Verkehrsbezug die höchsten statistischen Bedeutsamkeiten zwischen den unfallbelasteten und unfallfreien Fahrern. Trinken, Essen, Navigator, Handy und Instrumente stehen an der Spitze. Das Bild des schlecht organisierten Vielfahrers drängt sich auf.

### **Geräte als Quellen der Ablenkung**

Zu den Schwierigkeiten der Mensch-Maschine-Forschung zur Geräteablenkung gehören die Vielfalt der Systeme und Funktionalitäten (auch Apps), die Vielfalt ihrer Verbringung ins Fahrzeug (verbaut, mobil, nomadic, vernetzt), ihre Vielfalt in Bedienkonzept und Anordnung, die Vielfalt der Nutzermotive (Sicherheit, Fahr-, Fahrzeug-, Privatinformation, Infotainment, Unterhaltung, Komfort, Wirtschaftlichkeit). Der rasche Technikwandel erschwert eine Vergleichbarkeit der Studien. Heute spricht der Forscher eher von Funktionalitäten und ihrer Umsetzung. Dennoch muss die Forschung derzeit ohne verallgemeinerbare Daten über die Vielfalt der genutzten Geräte und Anwendungen auskommen.

Ob marktgängige Systeme in Anordnung, Sprach-, und Gestensteuerung, System- und Menülogik selbsterklärend, intuitiv, designed-for-all bzw. ergonomisch sind, ist dabei erst die zweite, aber nicht weniger wichtige Frage. Das Smartphone wird dem Display geschuldet größer und schwieriger mit (den Fingern) einer Hand bedienbar. Neue Formen der Kurznachrichtendienste und der Navigation gelangen auf den Markt, kommende Technologien generieren neue Fragen der Sicherheitsbewertung. Stichworte sind intelligente Armaturenoberflächen, Fullsize-HUD, autonome Fahrsequenzen, Google-Glass, intelligente Kontaktlinsen, Implantate oder intelligente Armbanduhr. Die Vision der Entwickler geht weg vom externen Gerät hin zum intelligenten Körperkontakt. Nach derzeitigem Stand der Forschung ist die Gefahr herkömmlicher Geräte in ihrem hohen Zeit- und Blickzuwendungsbedarf (Gesamtbediendauern, Zahl der Einzelblicke) begründet.

Besteht politischer Handlungsbedarf? Nochmal der 46. VGT: »Der potentiellen Belastung des Fahrzeugführers sollte durch ein europäisches Vertriebsverbot für Geräte, die für den Gebrauch in Fahrzeugen konzipiert sind, begegnet werden, wenn sie 1. visuelle Unterhaltungsfunktionen für den Fahrer während der Fahrt zur Verfügung stellen, 2. keine sichere Befestigung vorsehen oder wenn sie die Sicht oder Fahrzeugbedienung beeinträchtigen, 3. verbotene Funktionen aufweisen (z. B. Warnung vor Verkehrsüberwachung). Als flankierende Maßnahme zu einer europäischen Regelung sollte eine Überarbeitung des § 23 StVO dergestalt erfolgen, dass Geräte, die diesen Vorgaben widersprechen, nicht verwendet werden dürfen. [...] Bei der

Gestaltung von Anzeige- und Bedienelementen sollten sinnesphysiologische, ergonomische und Usability-Erkenntnisse im Sinne des Europäischen Grundsatzkataloges zur Mensch-Maschine-Schnittstelle [...] unbedingt angewandt werden. Eine Standardisierung von sicherheitsrelevanten Anzeigen (Warnsysteme) und Bedienelementen ist notwendig und muss wahrnehmungspsychologische Erkenntnisse berücksichtigen<sup>3</sup>. Dass die Punkte die moderne Entwicklung mit Blick auf Ablenkung nicht mehr erschöpfend betrachten, bedarf der Diskussion.

### ***Telefonieren, E-Mail und SMS***

Mit der 100Car Naturalistic Driving Study 2010<sup>14</sup> dauerte ein mittlerer Telefoniervorgang beim Fahren in Summe 35 Sekunden (Greifen, Wählen, Sprechen). Mit der Mobilitätserhebung der Bundesregierung<sup>15</sup> dauerte eine mittlere Pkw-Fahrt 21 Minuten bei 14,7 Kilometer Länge. Im Mittel telefoniert ein Pkw-Fahrer demnach, wenn er telefoniert, knapp 3% der Fahrzeit und (bei konstanter Geschwindigkeit) über 412 Meter. Er ist, anders als unter Alkoholwirkung, nicht die gesamte Fahrzeit in seinen Leistungen beeinträchtigt (mentale Vor- und Nachwirkungen einmal außer Acht gelassen). Anders hingegen die wegebezogene Merkmalsprävalenz. Das Ereignis Telefonieren scheint nach dem Stand der Literatur demnach auf weit mehr Fahrten stattzufinden als das der Trunkenheit. Die DEKRA Automobil beobachtete in ihrer Feldstudie 2014<sup>16</sup> 3 Prozent Handyverstöße bei allen beobachteten Fahrern. Die Zahl verleitet zu dem Missverständnis, »nur« drei Prozent der Fahrer am Steuer telefonierten. Das ist falsch. Drei Prozent aller beobachteten Pkw-Wege ließen mindestens einen Handyverstoß erkennen. Eine Aussage über Nicht-Nutzer ist nicht möglich. Die DEKRA schreibt: »Der Anteil von 3 Prozent der Fahrer in unserer Erhebung waren dabei nicht diejenigen, die überhaupt während der Fahrt telefonierten, sondern diejenigen, die zum Zeitpunkt der Beobachtung – entgegen dem Verbot – ohne Freisprecheinrichtung telefonierten«<sup>15</sup>. Die Studie berichtet weiter: »Im Tagesverlauf liegt die Quote zu den klassischen Berufsverkehrszeiten höher als zu anderen Zeiten: Zwischen 7 und 9 Uhr telefonieren 3,4 Prozent der Autofahrer ohne Freisprecheinrichtung, zwischen 15 und 17 Uhr sind es 3,3 Prozent« (ebd.). Die Uhrzeiten decken sich mit den zwei genannten Spitzen der Unfallstatistik. In Abhängigkeit vom Studiendesign wäre ggf. eine überschlägige Quantifizierung der Verstöße möglich. Mit 3% beobachteter Fahrten mit telefonierenden Fahrern ergäben sich bei jährlich 43 Mrd. Pkw-Wege von Fahrern<sup>16</sup> und nahezu einer Vollausstattung deutscher Autofahrer mit Mobiltelefonen ca. knapp 1,3 Mrd. Handyverstöße.

14 Kubitzki, J. (2014). Jung und Urban. Sicherheit und Mobilität 18–24-Jähriger im motorisierten Straßenverkehr. München: Allianz Deutschland AG.

15 Klauer, S.G., et al. (2010). An analysis of driver inattention using a case-crossover approach on 100Car data. Final Report. Washington, DC: US DOT.

16 Infas & DLR (Hrsg.). (2010). Mobilität in Deutschland 2008 Ergebnisbericht. Bonn und Berlin: Infas und DLR.

Arbeitskreis V: Ablenkung durch moderne Kommunikationstechniken

Im Kraftfahrt-Bundesamt Bestand sind 384.000 geahndete Handy-Verstöße (2013) verzeichnet – ein leichter Rückgang seit 2012, bei dem auch der Bevölkerungsrückgang bei Jüngeren bedacht werden muss. Die Zahl jährlicher Neueinträge liegt niedriger, doch schon nach Bestand ergäbe sich die Dunkelziffer von knapp 1:3400 (zum Vergleich: Alkoholfahrt u.a. 1:600). Einer Allianz Repräsentativerhebung unter 18-24-Jährigen 2014<sup>17</sup> gemäß ist das Sicherheitsverständnis der Menschen aber sehr wohl gegeben. Ablenkung auch durch Telefonieren wird nach Alkohol an zweiter Stelle der Unfallgefahren genannt. Der Aufklärung mangelt es nicht. Im Folgenden tabellarisch weitere ausgewählte Auftretenshäufigkeiten nach Bestätigungen der Ablenkungsquelle aufgrund von Befragungen. Wenig gesicherte Informationen erlaubt die Forschung bislang zur Nutzung des Internet beim Fahren, über sie ist hier keine getrennte Aussage getroffen.

<b>Ablenkungsquelle</b>	<b>Geräteexposition/ Bezugsgrößen</b>	<b>Vorkommen im Verkehr</b>
<i>Telefonieren und Handyverstoß</i>	<i>Mobiltelefon 172 je 100 Haushalte (StBA, 2013) 92% aller Haushalte (StBA, 2013) Mobiltelefon 99% der Pkw-Fahrer (AZT, 2011)  Bevölkerung stagnierend bis rückläufig 18-24-Jahre: 6% Rückgang Pkw-Wege stagnieren [?] Pkw-Pkm leicht steigend</i>	<i>DEKRA (2014): Handyver- stoß bei 3% der beobachteten Fahrer bzw. Wegeeinheiten [43 Mrd. Pkw-Wege p.a.: 1,3 Mrd. Verstöße] KBA: 384.000 Handyverstöße (2013) [Dunkelziffer 1:3400 möglich] AZT (2011): 41% Handytelefonate KfV Wien (2011): Ein Drittel Handytelefonate AZT (2011): Handy (anrufen) 5% häufig oder sehr häufig SARTRE (2004): 15% anru- fen, 25% annehmen AZT (2011): 28% anrufen, 37% annehmen 43% Freisprechnutzer auch Handyverstöße</i>

17 DEKRA (Hrsg.). (2014). Aktuelle DEKRA Erhebung zu Ablenkung am Steuer. Presseinformation 30.05.2014.



<b>Ablenkungsquelle</b>	<b>Geräteexposition/ Bezugsgrößen</b>	<b>Vorkommen im Verkehr</b>
<i>E-Mail und SMS schreiben und lesen</i>	<i>Smartphone 50% (Bitkom)</i> <i>Smartphone 53% bei Pkw-Fahrern (AZT)</i> <i>38 Mrd. SMS-Nachrichten in 2013 (Bitkom)</i> <i>2012 auf 2013 Rückgang 37% bei hohen Zuwächsen anderer Formen mobiler elektronischer Nachrichten (Apps), (Bitkom)</i> <i>Verkehrsforschung faktisch ohne Daten zu Art und Umfang genutzter Formen im Pkw</i>	<i>AZT (2011): E-Mail/SMS 30% Lesen, 20% Schreiben [konservativ, nur Fahrer mit Smartphone]</i> <i>KfV Wien (2011): SMS 32% Lesen, 14% Schreiben</i> <i>AZT (2011): E-Mail/SMS 18-24-Jährige 40% Lesen, 25% Schreiben [konservativ, nur Fahrer mit Smartphone]</i> <i>AZT (2011): E-Mail/SMS Lesen 4% häufig oder sehr häufig (jedes Alter), [konservativ, nur Fahrer mit Smartphone]</i> <i>Goodyear (2013): SMS 18-24-Jährige, Frauen: 30% Schreiben, Männer: 23% Schreiben</i>

### ***Navigationsgerät, Musik-/Unterhaltungselektronik, Instrumente, TV/DVD***

Nachfolgend die Auftretenshäufigkeiten weiterer Gerätenutzungen beim Fahren<sup>8</sup>. *TV/DVD, Filme u.a. sehen* wurde nur mit 4% bestätigt; die noch geringe Technikexposition und die gegenüber der Handynutzung geringere soziale Erwünschtheit sind hier vermutlich sowohl für das Verhalten wie auch für sein Eingeständnis von Bedeutung.

<b>Ablenkungsquelle</b>	<b>Geräteexposition</b>	<b>Vorkommen im Verkehr (AZT/MAKAM, 2011<sup>8</sup>)</b>
<i>Navigationsgerät bedienen (nicht lesen)</i>	<i>Navigationsystem im Pkw-Bestand 27% (DAT) Pkw-Bordcomputer/FIS 56% (DAT) Navi (fest, mobil) 58% (AZT) Navi Absatzrückgang wegen Smartphone-Apps</i>	<i>Navi-Bedienen beim Fahren 54% Fahrleistungseinfluss höher als beim Telefonieren Geschlechtereinfluss höher (Männer 62%, Frauen 44%) 11% häufig oder sehr häufig (alle)</i>
<i>Musik-/Unterhaltungselektronikgeräte bedienen</i>	<i>Radio 97% im Pkw-Bestand (DAT) Pkw-Bordcomputer/FIS (Bestand) 56% (DAT) Im Pkw akustische Abspielgeräte wie CD/MP3 (fest, mobil) 81% (AZT)</i>	<i>Musikgeräte bedienen 67% Alterseinfluss (18-24-Jährige: 90%) 16% häufig oder sehr häufig (alle) Angeregt Musik hören 68% Interessante Radiobeiträge 82%</i>
<i>Länger mit Instrumentenbedienung, -anzeige im Auto befasst</i>	<i>ohne Expositionsdaten</i>	<i>Länger Instrumente bedient 28% 2% häufig oder sehr häufig</i>

## Resümee

Die Häufigkeit des Auftretens von Fahrerablenkung durch Informations-, Unterhaltungs- und Kommunikationsmittel ist bei aller Unschärfe der Forschung ein hoch relevantes Problem für die Straßenverkehrssicherheit. Die Annahme, dass sowohl die Ablenkungsereignisse als auch die resultierenden Unfallrisiken steigen, ist begründet. Aber saubere Daten fehlen nach wie vor, obwohl bereits auf dem 46. VGT im Jahr 2008 angemahnt. Besonders ist zu wiederholen, dass über die Vielzahl der für Fahrzeugführer elektronisch verfügbaren modernen Funktionalitäten und ihr tatsächlicher Einsatz beim Fahren wenig bekannt ist. Der Statistikbedarf für hoheitliches Handeln ist hoch. Auch die schon 2008 geführte Diskussion um eine geeignete Änderung bestehender Verkehrsrechtsvorgaben ist zu bekräftigen. Zur Prävention sind aus Sicht der Sicherheitsforschung eine Stärkung des Enforcement und verbesserte technische Lösungen zu diskutieren. Die Menschen wissen um die Gefahren der Ablenkung. Aufklärungskampagnen genügen nicht.

## **Ablenkung im Straßenverkehr – Rechtliche Aspekte –**

**Kai Lohse**  
**Oberstaatsanwalt beim Bundesgerichtshof, Karlsruhe**

### **A. Einführung**

Dieser Arbeitskreis des Verkehrsgerichtstags befasst sich mit drei verschiedenen staatlichen Instrumenten, um Ablenkungen im Straßenverkehr entgegenzuwirken: Die Prävention, hier verstanden als Sammelbegriff für verschiedene Arten der Aufklärung und Vorsorge, die Kontrolle, die schon stärker durch die Ausübung von Hoheitsgewalt geprägt ist, sowie schließlich repressiv die Auferlegung von Verboten und Sanktionierung von Verstößen als rechtfertigungsbedürftige Grundrechtseingriffe. Gegenstand dieses Beitrags soll die letztgenannte Thematik sein, also die Ermittlung und Ahndung von Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit der Nutzung technischer Geräte im Straßenverkehr, welche vor allem aus der rechtlichen Perspektive betrachtet werden soll. Zunächst möchte ich die (verfassungs-) rechtlichen Grenzen staatlicher Eingriffe bei der Ermittlung derartiger Verstöße behandeln (B.), um mich in der Folge vor allem der Ordnungswidrigkeit des § 23 Abs. 1 a StVO unter den Gesichtspunkten des Bestimmtheitsgebots, des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes und der Gleichbehandlung zuzuwenden (C.) und abschließend die Möglichkeiten einer Weiterentwicklung des derzeitigen Normkonzepts zu beleuchten (D.).

### **B. Ermittlung von Verstößen insbesondere gegen das Verbot des § 23 Abs. 1a StVO**

Ohne die vorherige Ermittlung des Sachverhalts ist eine Ahndung von Verstößen gegen das sog. Handyverbot nicht möglich. Aus rechtlicher Hinsicht ergeben sich insbesondere folgende Fragen: Aufgrund welcher Umstände können Ermittlungen eingeleitet werden? Welche Ermittlungsmaßnahmen darf die Polizei durchführen? Unter welchen Voraussetzungen dürfen die Ermittlungsbehörden ein Mobiltelefon

sicherstellen und durch das Auslesen von Kontaktdaten klären, ob eine unerlaubte Nutzung durch den Fahrzeugführer vorlag?

## I. Der Anfangsverdacht

Ausgangspunkt jeder Ermittlung ist das Bestehen eines Anfangsverdachts, also das Vorliegen »zureichender tatsächlicher Anhaltspunkte« für die Verwirklichung des Tatbestands<sup>1</sup>. Bekanntlich handelt es sich dabei nicht um eine mathematische Größe. Entscheidend für die Annahme eines Anfangsverdachts ist eine wertende Entscheidung aufgrund der Umstände des Einzelfalles. So wird ein Anfangsverdacht auf das Vorliegen einer Ordnungswidrigkeit wegen eines Verstoßes gegen das sog. Handy-Verbot nach § 23 Abs. 1a StVO bei einer allgemeinen Verkehrskontrolle, sofern nicht eine unmittelbare verbotswidrige Benutzung des Mobiltelefons während der Fahrt beobachtet wurde<sup>2</sup>, ohne ein Hinzutreten besonderer Anzeichen (z. B. das Display des Mobiltelefons leuchtet noch oder die Ablage des Geräts weist auf eine unmittelbar vorangegangenen Benutzung hin) nicht begründbar sein. Anders liegt es im Falle eines vorangegangenen Unfallgeschehens, und dabei wiederum abhängig von mutmaßlicher Unfallursache und Schwere der Unfallfolgen, z.B. wenn Personenschaden entstanden ist. In diesem Fall liegt ein Anfangsverdacht auf das Vorliegen einer fahrlässigen Körperverletzung<sup>3</sup> oder gar fahrlässigen Tötung<sup>4</sup> auf der Hand, so dass strafrechtliche Ermittlungen aufzunehmen sind. Ähnliches wird im Falle einer Straßenverkehrsgefährdung durch grob verkehrswidriges Fahrverhalten<sup>5</sup> zu gelten haben. Zur Klärung des Schuldvorwurfs kann sich dann die Frage stellen, ob der mutmaßliche Unfallhergang eine Ablenkung des Fahrers aufgrund einer unerlaubten Benutzung eines Mobiltelefons nahelegt.

## II. Verdachtsklärung durch Auslesen von Kontaktdaten?

Zumeist wird die Polizei zunächst durch mögliche Zeugenbefragungen oder eine Nachschau im Fahrzeug abklären können, ob ein entstandener Verdacht ausgeräumt oder erhärtet werden kann. Sofern eine ausreichende Klärung nicht bereits auf diese Weise erreicht wird, kann es darauf ankommen, unter welchen Voraussetzungen die Sicherstellung oder Beschlagnahme eines aufgefundenen Mobiltelefons

1 Vgl. § 152 StPO i. V. m. § 46 Abs. 1 OWiG.

2 Das Vorliegen einer bloßen »typischen Handbewegung« ohne Wahrnehmung eines Mobiltelefons reicht jedoch nicht aus, um die Nutzung eines Mobiltelefons ausreichend zu begründen, Thüringer OLG Beschl. v. 27.08.2013, 1 Ss Rs 26/13, juris = ZfS 2014, 113.

3 § 230 StGB.

4 § 222 StGB.

5 § 315c Abs. 1 Nr. 2, Abs. 3 StGB.

und insbesondere das Auslesen der letzten Kontakte zulässig und verhältnismäßig sind.

### **1. Kein Eingriff in das Fernmeldegeheimnis (Art. 10 GG), aber in das Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung (Art. 2 Abs. 1 GG i. V. m. Art. 1 Abs. 1 GG)**

Zwar erstreckt sich der Schutzbereich des Fernmeldegeheimnisses auf sämtliche Übermittlungen von Informationen mithilfe von Telekommunikationsmitteln – ungeachtet der Übermittlungsart und Ausdrucksform – und schützt auch die Kommunikationsumstände in dieser Weise, wobei die Reichweite des grundrechtlichen Schutzes nicht in jedem Fall am Endgerät der Telekommunikationsanlage enden muss<sup>6</sup>; daraus folgt aber nicht zwangsläufig, dass der Zugriff auf das Mobiltelefon einen Eingriff in das durch Art. 10 GG geschützte Fernmeldegeheimnis begründet. Vielmehr bestehen bei den Teilnehmern nach Abschluss der Nachrichtenübermittlung nicht mehr dieselben spezifischen Risiken eines staatlichen Eingriffs, wie sie sich aus der Nutzung einer Fernmeldeeinrichtung als Kommunikationsmedium ergeben<sup>7</sup>. Das Fernmeldegeheimnis schützt insbesondere vor den erhöhten Gefahren eines Zugriffs während des von den Beteiligten nicht steuerbaren technischen Kommunikationsvorgangs. Dieser spezifische Schutzgehalt ist bei einer nachträglichen Erhebung am mobilen Endgerät zur Erhebung von Bestandsdaten nicht mehr berührt. Nach Auffassung des Bundesverfassungsgerichts<sup>8</sup> und des Gesetzgebers<sup>9</sup> liegt daher in der vorliegenden Konstellation kein Eingriff in den Schutzbereich des Fernmeldegeheimnisses des Art. 10 GG vor.

Einschlägiger Prüfungsmaßstab ist vielmehr das Recht auf informationelle Selbstbestimmung (Art. 1 Abs. 1 GG i. V. m. Art. 2 Abs. 1 GG). Wie in dem vom Bundesverfassungsgericht entschiedenen Fall der Wohnungsdurchsuchung zur Sicherstellung von Datenträgern und Mobiltelefonen<sup>10</sup>, bestehen bei der vorliegenden Maßnahme nicht mehr die spezifischen Risiken eines der Kontroll- und Einwirkungsmöglichkeit des Teilnehmers entzogenen Übertragungsvorgangs.

### **2. Rechtfertigung des Eingriffs**

Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts vermag die Ermächtigungsgrundlage des § 94 StPO – unter der Voraussetzung der Wahrung der Verhältnismäßigkeit – im Grundsatz einen solchen Eingriff in das Recht auf

6 Vgl. BVerfGE 115, 166, 186 f.; 124, 43, 54.

7 Vgl. BVerfGE 115, 166, 187.

8 Vgl. BVerfGE 115, 166.

9 Vgl. die gesetzgeberische Wertung in § 100g Abs. 3 StPO »Erfolgt die Erhebung von Verkehrsdaten nicht beim Telekommunikationsanbieter, bestimmt sie sich nach Abschluss des Kommunikationsvorgangs nach den allgemeinen Vorschriften«, d.h. auch nach den §§ 94 ff. StPO.

10 Vgl. BVerfGE 115, 166, 186.

informationelle Selbstbestimmung zu rechtfertigen<sup>11</sup>. Sie entspricht der verfassungsrechtlichen Vorgabe, wonach der Gesetzgeber den Verwendungszweck der erhobenen Daten bereichsspezifisch, präzise und für den Betroffenen erkennbar bestimmen muss<sup>12</sup>. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verlangt auch in Ansehung der besonderen Schutzwürdigkeit der im Endgerät gespeicherten Verbindungsdaten keine über die Voraussetzungen der §§ 94 ff. StPO hinausgehenden speziellen Eingriffsbeschränkungen<sup>13</sup>. Damit ist die Maßnahme insbesondere nicht auf Straftaten von erheblicher Bedeutung begrenzt<sup>14</sup>.

#### **a) Generelle Eingriffsvoraussetzungen**

Die Beschlagnahme muss zu ihrem Zweck geeignet, erforderlich und verhältnismäßig sein. Da diese Maßnahme in der vorliegenden Konstellation regelmäßig geeignet und – sofern weniger eingriffsintensive Ermittlungsmittel ausscheiden – auch erforderlich sein wird, gerät hier die Frage der Verhältnismäßigkeit im engeren Sinne in den Mittelpunkt.

##### **aa) Maßstab der Verhältnismäßigkeit**

Für die Beurteilung der Verhältnismäßigkeit der gesetzlichen Eingriffsermächtigung sind als maßgebliche Abwägungskriterien verfassungsrechtlich anerkannt das Gewicht des Eingriffsziels, insbesondere die Bedeutsamkeit der damit geschützten Rechtsgüter, die Wahrscheinlichkeit des Eintritts einer Rechtsgutsverletzung, die Art der gesetzlichen Eingriffsvoraussetzungen, aber auch welche und wie viele Grundrechtsträger betroffen werden und wie intensiv deren Beeinträchtigungen sind. Ferner erhöht eine Heimlichkeit der Maßnahme die Schwere des Eingriffs<sup>15</sup>.

##### **bb) Anwendung auf den vorliegenden Eingriff**

Bei einer Übertragung dieser Kriterien lassen sich folgende Wertungen treffen: Zunächst ist festzuhalten, dass es bei der Beschlagnahme um eine offene Ermittlungshandlung geht. Der Eingriff ist allerdings potenziell geeignet, jedenfalls sofern er routinemäßig erfolgt, viele Kommunikationspartner und damit eine große Anzahl von Grundrechtsträgern zu treffen. Zudem sind auch die Eingriffsvoraussetzungen vergleichsweise niederschwellig. Andererseits ist aber zu berücksichtigen, dass derartige Maßnahmen hier der Durchsetzung eines Schutzguts von beträchtlichem Gewicht dienen, nämlich dem Erhalt der Verkehrssicherheit und damit mittelbar zentralen Rechtsgütern wie dem Schutz von Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer.

11 Vgl. BVerfGE 115, 166, 191 f.; dies gilt auch für Eingriffe in das Fernmeldegeheimnis, vgl. BVerfGE 124, 43, 58 ff. m.w.N.

12 Vgl. BVerfGE 115, 166, 191.

13 BVerfGE 115, 166, 191.

14 Anderer Auffassung noch der vorangegangene Kammerbeschluss der 3. Kammer des Zweiten Senats vom 4. Februar 2005, 2 BvR 408/04 = BVerfGK 5, 74 = NJW 2005, 1637.

15 Vgl. BVerfGE 124, 43, 62.

Von wesentlicher Bedeutung erscheint, dass der Eingriff sehr zielgerichtet erfolgen kann: Es geht gerade nicht darum, bestimmte Kontakte des Betroffenen oder womöglich Inhalte einer Kommunikation nachzuvollziehen und als Anknüpfung für weitere Ermittlungen zu nutzen. Die Maßnahme dient allein der Klärung, ob das Telekommunikationsmittel zu einem bestimmten, wiederum stark eingegrenzten Zeitraum überhaupt in Benutzung war. Entscheidend ist, ob kurz vor dem Unfall etwa eine SMS versendet wurde, nicht aber an wen sie gerichtet war und welchen Inhalt diese hatte. Infolgedessen hat der Eingriff auch nur eine geringe Streubreite, sondern beschränkt sich auf den Betroffenen und die Frage der Nutzung des Geräts zu einem bestimmten Zeitpunkt. Damit erscheint im Ergebnis, abhängig von der Schwere der Verdachtstat und insbesondere der Stärke des Verdachts im Einzelfall<sup>16</sup>, eine Beschlagnahme zum Auslesen der letzten Kontaktdaten in Fällen der vorliegenden Art grundsätzlich möglich<sup>17</sup>.

### **cc) Anwendung auf die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten**

Steht lediglich eine Ordnungswidrigkeit im Raum, wird ein solcher Eingriff mit Blick auf die Wertung des § 46 Abs. 3 Satz 1 OWiG jedoch regelmäßig als unzulässig anzusehen sein. Denn wenn der Gesetzgeber generell Nachforschungen von Verfolgungsbehörden, welche in das Fernmeldegeheimnis eingreifen, untersagt, ist diese Wertung auch bei der Prüfung von Eingriffen in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung zu berücksichtigen. Nähern sich diese in ihrer Eingriffstiefe einer Beeinträchtigung des durch Art. 10 GG geschützten Fernmeldegeheimnisses an, wird in der Regel gleichfalls die Annahme einer Unverhältnismäßigkeit nahe liegen<sup>18</sup>. Dies gilt umso mehr, als sich die Ordnungswidrigkeit des § 23 Abs. 1a StVO in der angedrohten Rechtsfolge eher am unteren Ende der gesetzlich für Ordnungswidrigkeiten eröffneten Sanktionierungsbreite bewegt<sup>19</sup>.

### **b) Konkrete Verhältnismäßigkeit**

Die Beschlagnahme muss allerdings auch im konkreten Einzelfall verhältnismäßig sein. Auf der Grundlage einer einzelfallbezogenen Prüfung ist der Eingriff danach nur zu rechtfertigen, wenn greifbare Anhaltspunkte dafür bestanden, dass gerade die unerlaubte Nutzung eines Mobiltelefons ursächlich für die Verwirklichung der Tat war. Zudem bedarf es einer Abwägung der konkreten Verhältnismäßigkeit nach den jeweiligen Fallumständen. Je gewichtiger der Tatvorwurf, insbesondere bei einem Unfall mit Personenschaden, und je stärker die konkreten Verdachtsmomente für eine – ggf. unfallursächliche und damit für die Schuldfeststellung relevante – verbotswidrige Nutzung von

16 Vgl. BVerfGE 124, 43, 66.

17 Dabei ist zu beachten, dass die Prüfung auch entlastende Wirkung haben kann, vgl. für Einzelverbindungsnachweise Krumm SVR 2006, 357.

18 Im Ergebnis ebenso Hufnagel, NJW 2006, 3665, 3670; 2014, 3265, 3269; ferner die Juristische Zentrale des ADAC, DAR 2001, 145.

19 Daran ändert auch die durch die Veränderungsverordnung vom 16.4.2014 Erhöhung des Bußgeldes auf 60 Euro (Nr. 246.1 BKat) nichts.

Telekommunikationsmitteln sind, desto eher wird ein Zugriff auf das Mobiltelefon gerechtfertigt sein. Im Ergebnis wird eine Beschlagnahme eines Mobiltelefons zum Auslesen von Verkehrsdaten daher namentlich bei schweren Unfällen mit klaren Hinweisen auf vorangegangene einschlägige Pflichtverstöße in Betracht kommen.

### 3. Verfahrensfragen

Abschließend sollen noch zwei verfahrensrechtliche Fragen angesprochen werden.

#### a) Durchsicht nach § 110 Abs. 1 StPO

Bei einem Zugriff auf das Mobiltelefon wird es in der Regel zunächst nicht um eine förmliche Beschlagnahme, sondern nur um eine – in die Zuständigkeit der Staatsanwaltschaft<sup>20</sup> fallende – Sicherstellung zur Durchsicht gemäß § 110 Abs. 1 StPO gehen. Dies kann zur Minderung des Eingriffs beitragen. Insbesondere kann die mit der Sache befasste Ermittlungsperson bei einer vorherigen Einwilligung des Betroffenen<sup>21</sup> gemäß § 110 Abs. 2 Satz 1 StPO selbst eine schnelle Klärung darüber herbeiführen, ob es zum Unfallzeitpunkt zu Kommunikationen über das Gerät gekommen ist<sup>22</sup>. Nur wenn sich aus der Durchsicht weiterer Aufklärungsbedarf ergeben sollte, bleibt Raum für eine – gemäß § 98 StPO vom Richter anzuordnende oder zu bestätigende – Beschlagnahme.

#### b) Gefahr im Verzug

Demgegenüber wird eine Beschlagnahme durch die Ermittlungsperson unter dem Gesichtspunkt von Gefahr im Verzug regelmäßig ausscheiden<sup>23</sup>. Gemäß § 98 StPO hat eine gerichtliche Entscheidung zu erfolgen. In Eilfällen kann der Richter eine strafprozessuale Durchsuchung ausnahmsweise mündlich anordnen<sup>24</sup>. Eine Delegation richterlicher Kompetenzen auf die Staatsanwaltschaft nach freiem Ermessen kommt nicht in Betracht. Die gesetzlichen Kompetenzzuweisungen, die der Verwirklichung des Grundrechtsschutzes dienen, würden sonst in unvertretbarer Weise unterlaufen.

### C. § 23 Abs. 1a StVO

Im Mittelpunkt des Normkonzepts zur Unterbindung einer übermäßigen Ablenkung von Fahrzeugführern steht der abstrakte Gefährdungstatbestand des

20 Bei Ordnungswidrigkeiten tritt an deren Stelle die Verfolgungsbehörde.

21 Zur Freiwilligkeit gehört die Kenntnis, dass eine Pflicht zur Herausgabe nicht besteht, vgl. Schmitt in MeyerGoßner/Schmitt, StPO, 57. Aufl. 2014, § 94 Rn. 12.

22 Auf diese Weise wird sich ein Verdacht ggf. rasch ausräumen lassen.

23 Vgl. zu den verfassungsrechtlichen Voraussetzungen für die Bejahung von Gefahr im Verzug bei Durchsuchungen und Beschlagnahmen BVerfGE 103, 142.

24 BVerfGE 20, 162, 223 u. 227; 103, 142, 154; BVerfG, Beschluss vom 23. Juli 2007, 2 BvR 2267/06, juris Rn. 4.



§ 23 Abs. 1a StVO<sup>25</sup>. Das Bundesverfassungsgericht hat die Verfassungsmäßigkeit dieser Norm bejaht, leider aber keine Begründung für diese Auffassung gegeben<sup>26</sup>. Diese Ansicht ist in dreierlei Weise in Frage gestellt worden, nämlich hinsichtlich der Bestimmtheit (I.), der Verhältnismäßigkeit (II.) und unter dem Gesichtspunkt des Gleichheitssatzes (III.).

## I. Bestimmtheit

Erstens ist der Vorwurf mangelnder Bestimmtheit und von Verstößen gegen das Analogieverbot erhoben worden. Hierbei ist zu unterscheiden: Zum einen gewährleistet das – auch auf Ordnungswidrigkeiten entsprechend anwendbare<sup>27</sup> – grundrechtsgleiche<sup>28</sup> Recht aus Art. 103 Abs. 2 GG, dass eine Tat nur bestraft werden kann, wenn die Strafbarkeit gesetzlich bestimmt war, bevor die Tat begangen wurde. Der Gesetzgeber hat die Voraussetzungen so genau zu umschreiben, dass Tragweite und Anwendungsbereich der Tatbestände für den Normadressaten schon aus dem Gesetz selbst zu erkennen sind, so dass Jedermann sein Verhalten auf die Strafrechtsslage eigenverantwortlich einrichten kann und zugleich nur der Gesetzgeber abstrakt-generell über die Strafbarkeit entscheidet<sup>29</sup>.

Zum anderen folgt aus dem Erfordernis gesetzlicher Bestimmtheit für die Rechtsprechung ein Verbot analoger und gewohnheitsrechtlicher Strafbegründung<sup>30</sup>. Ausgeschlossen ist jede Rechtsanwendung, die – tatbestandsausweitend – über den Inhalt einer gesetzlichen Sanktionsnorm hinausgeht, wobei der mögliche Wortlaut als äußerste Grenze zulässiger richterlicher Interpretation aus der Sicht des Normadressaten zu bestimmen ist<sup>31</sup>. Ebenso wenig dürfen die Gerichte durch ein Normverständnis, das keine Konturen mehr erkennen lässt, dazu beitragen, bestehende Unsicherheiten über den Anwendungsbereich einer Norm zu erhöhen<sup>32</sup>.

Während für eine Wahl zu unbestimmter Begriffe durch den Gesetzgeber keine Anhaltspunkte erkennbar und bisher auch nicht geltend gemacht worden sind, konzentriert sich die Kritik auf die Auslegung der Rechtsprechung, vor allem zur

---

25 Die Vorschrift lautet: »Wer ein Fahrzeug führt, darf ein Mobil- oder Autotelefon nicht benutzen, wenn hierfür das Mobiltelefon oder der Hörer des Autotelefons aufgenommen oder gehalten werden muss. Dies gilt nicht, wenn das Fahrzeug steht und bei Kraftfahrzeugen der Motor ausgeschaltet ist«.

26 Beschluss der 2. Kammer des Zweiten Senats des BVerfG vom 18.4.2008 – 2 BvR 525/08, VRR 2008, 233; ebenso auf den Vorlagebeschluss des AG Gummersbach, SVR 2009, 430, der Beschluss der 2. Kammer des Zweiten Senats des BVerfG vom 2.6.2009, 2 BvR 901/09.

27 Vgl. BVerfGE 81, 132, 135; 87, 399, 411.

28 BVerfGE 85, 69, 72.

29 Vgl. BVerfGE 75, 329, 340 f.; 78, 374, 381 f.; 105, 135, 152f.; 126, 170, 192 ff.

30 Vgl. BVerfGE 92, 1, 12 ff.; 126, 170, 197.

31 Vgl. BVerfGE 71, 108, 115; 82, 236, 269; 92, 1, 12, 126, 170, 197; 130, 1, 43.

32 Vgl. BVerfGE 126, 170, 198; 130, 1, 43 f.

Interpretation des Merkmals der unerlaubten »Benutzung eines Mobil- oder Autotelefon«.

### 1. Das Merkmal »Mobil- oder Autotelefon«

Problematisch unter dem Gesichtspunkt des strafrechtlichen Analogieverbots ist die Einbeziehung anderer Geräte als »Mobil- oder Autotelefone«, wie z.B. reine Funkgeräte, wie es in Einzelentscheidungen der Rechtsprechung geschehen ist<sup>33</sup>. Diese Auslegung ist als nicht mehr dem Wortsinn der Vorschrift entsprechend abzulehnen. Konsequenter ist es daher, das Mobilteil eines zu einem Festnetzanschluss gehörenden schnurlosen Telefons nicht als »Mobil- oder Autotelefon« im Sinne der Vorschrift anzusehen<sup>34</sup>. Für die Erfüllung des Tatbestands wird es jedoch ausreichen, wenn das Gerät jedenfalls auch als Mobiltelefon genutzt werden kann<sup>35</sup>. In diesem Fall ist der Wortlaut des Gesetzes noch eingehalten.

Umstritten ist, ob der Tatbestand auch dann erfüllt ist, wenn mittels Geräten wie dem ipod über das Internet via Skype telefoniert wird. Nach einer Auffassung handele es sich bei solchen Geräten um kein Mobiltelefon mehr, weil die Kommunikation nicht über ein Telefonnetz zustande komme<sup>36</sup>. Dem lässt sich entgegenhalten, dass der Begriff des Mobiltelefons gesetzlich nicht definiert ist. Eine unmittelbare Kommunikation durch Übermittlung von Tönen liegt auch im Falle der Internet-Telefonie vor. Es erscheint daher unter dem Gesichtspunkt des Analogieverbots nicht zwingend, derartige Nutzungen aus der Verbotsnorm herauszunehmen. Wie die Rechtsprechung diesen Fall abschließend beurteilen wird, bleibt daher abzuwarten. Es würde jedenfalls erhebliche Wertungswidersprüche offenbaren, bliebe diese Art der Kommunikation nicht von § 23 Abs. 1a StVO erfasst.

### 2. Das Merkmal »Aufnehmen oder Halten des Mobiltelefons«

Klar ist, dass kein unerlaubtes Handeln vorliegt, wenn, etwa über eine Freisprecheinrichtung, durch den Fahrer eine Nutzung erfolgt, ohne das Gerät in die Hand zu nehmen<sup>37</sup>. Im Übrigen wird dieses Tatbestandselement überwiegend weit ausgelegt. So soll die Vorschrift auch noch die Situationen erfassen, in denen der Fahrer eine Nummer des auf dem Beifahrersitz abgelegten Mobiltelefons

---

33 So für ein »Walkie-Talkie« AG Sonthofen Beschl. v. 15.6.2010, Owi 144 Js 5270/10 = DAR 2011, 99 m. Abl. Anm. Miller DAR 2011, 99; Herrmann NSTZ-RR 2011, 65, 66 f., 68 und Krenberger juris PR-VerkR 10/2011, Anm. 6 sowie Krumm SVR 2006, 357, 358.

34 OLG Köln NJW 2010, 546; zustimmend Fromm NJ 2014, 141, 142.

35 Dies gilt auch für sog. Kombinationsgeräte (Funkgeräte die eine Kommunikation im öffentlichen Fernsprechnetz ermöglichen) OLG Celle, VRR 2009, 350.

36 AG Waldbröl, Urt. v. 31.10.2014, 44 Owi 225 Js 1055/14-121/14, juris = Beck RS 2015, 00988 m.w.N.

37 Dies soll auch für das Telefonieren über eine Freisprecheinrichtung mittels Headset gelten, OLG Bamberg, NJW 2008, 599; für ein Bluetooth-Headset OLG Stuttgart NJW 2008, 3369 f.

wählt<sup>38</sup> oder dieses beim Telefonieren zwischen Kopf und Schulter einklemmt<sup>39</sup>. Dies lässt sich jedenfalls insoweit rechtfertigen, als diesen spezifischen Gebräuchen jeweils ein »Aufnehmen« des Geräts vorangegangen sein muss und das Gefährdungspotenzial dem vom Gesetzgeber ins Auge gefassten Regelfall entspricht<sup>40</sup>.

### **3. Das Merkmal »Benutzung eines Mobil- oder Autotelefons«**

Umstritten ist vor allem, ob ein Mobiltelefon auch dann genutzt wird, wenn der Fahrer es in der konkreten Situation für andere Bedienfunktionen eingesetzt hat.

#### **a) Auslegung durch die Rechtsprechung**

Die Rechtsprechung<sup>41</sup> lässt für die Verwirklichung der Ordnungswidrigkeit des § 23 Abs. 1a StVO ungeachtet der konkret benutzten Funktion das zur Hand nehmen des Mobiltelefons genügen<sup>42</sup> und legt den Begriff der Benutzung – in Übereinstimmung mit dem Willen des Gesetzgebers<sup>43</sup> – so aus, dass darunter auch der Gebrauch für andere Zwecke außerhalb des Telefonierens umfasst wird<sup>44</sup>. Erfüllt ist die Ordnungswidrigkeit danach nicht nur bei mit dem Telefonieren verbundenen Tätigkeiten, wie dem in der Hand halten nach einem bereits beendeten oder vor einem noch nicht begonnenen Telefonat<sup>45</sup>, dem Einschalten, auch wenn es am entladenen Akku scheidert<sup>46</sup>, dem Aufnehmen wegen Aufleuchtens des Akku<sup>47</sup>, dem Auslesen der Telefonnummer<sup>48</sup> oder sonstiger Daten<sup>49</sup>, der Prüfung der SIM-Karte<sup>50</sup>, dem Wegdrücken eines Anrufs<sup>51</sup> oder der Teilnahme am SMS-Verkehr<sup>52</sup>. Ebenso verwirklichen die

38 Burhoff, VRR 2008, 14, 16; a. A. Humberg SVR 2007, 247, 249; Bouska NZV 2001, 27, 28; König in Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl. 2013, § 23 StVO Rn. 32.

39 Janker, NZV 2006, 69, 70; Burhoff, VRR 2008, 14, 16; Humberg SVR 2007, 247, 249; König in Hentschel, Straßenverkehrsrecht, a.a.O., § 23 StVO Rn. 32.

40 Der Gesetzgeber hat insbesondere auf die eingeschränkte Leistungsfähigkeit durch die Inanspruchnahme einer Hand für andere Tätigkeiten abgestellt, vgl. BR-Drs. 599/00 S. 18 ff.

41 Übersichten bei Ternig, ZfS 2007, 482 und Hufnagel, NJW 2014, 3265.

42 OLG Hamm Beschl. v. 1.2.2012, 5 RBs 4/12; OLG Köln NZV 2005, 547; OLG Düsseldorf NZV 2007, 95; »bestimmungsgemäße Benutzung«, dem zust. Schäpe, DAR 2005, 669, 670; Janker, NZV 2006, 69; Keerl, NZV 2006, 181.

43 Vgl. Vbl. 2001, 8; BR-Drs. 599/00 S. 18.

44 Krit. Scheffler NZV 2006, 128, 129; Keerl, NZV 2006, 181, 182 f.; Hufnagel, NJW 2006, 3665, 3666 f.; Seibel, NZV 2007, 176, 177; Beck, SVR 2012, 335, 336; a. A. Ternig ZfS 2007, 482; Fromm NJ 2014, 141; differenzierend Janker NZV 2006, 69, 71.

45 OLG Düsseldorf StraFo 2006, 509.

46 OLG Köln NZV 2009, 304.

47 AG Lüdinghausen NZV 2014, 332.

48 OLG Hamm NJW 2006, 2870.

49 OLG Hamm NJW 2006, 2870.

50 OLG Hamm NJW 2007, 1078.

51 OLG Köln NZV 2012, 450.

52 AG Ratzeburg NZV 2005, 431; krit. Keerl NZV 2006, 181.

Nutzung als Organisator<sup>53</sup>, zum Musik hören<sup>54</sup>, als Kamera und Spielgerät<sup>55</sup>, zur Abfrage aus dem Internet<sup>56</sup>, als Diktiergerät<sup>57</sup>, als Navigationsgerät<sup>58</sup>, als Kalender<sup>59</sup> und das Ablesen der Uhrzeit vom Display<sup>60</sup> den Tatbestand.

## b) Bewertung

Es lassen sich mehrere Stufen des Umgangs mit dem Mobiltelefon unterscheiden:

### aa) Keine Benutzung bei ausgeschaltetem Gerät

Vom Tatbestand der Ordnungswidrigkeit nicht erfasst ist der Zustand, in welchem das Mobiltelefon überhaupt nicht benutzt wird. Dementsprechend ist es konsequent, wie in der Rechtsprechung geschehen, das bloße Umlegen des ausgeschalteten Geräts noch nicht als Verwirklichung des Tatbestands anzusehen<sup>61</sup>.

### bb) Nutzung bei betriebsbereitem Gerät

Ist das zur Hand genommene Mobiltelefon hingegen eingeschaltet und empfangsbereit, überschreitet es nicht die Wortgrenze, grundsätzlich von einer »Nutzung« auszugehen<sup>62</sup>.

### cc) Nutzung eines Mobiltelefons für andere Funktionen als das Telefonieren

Ebenso wenig begründet die Erfassung sonstiger Funktionen des Mobiltelefons durch die Rechtsprechung einen Verstoß gegen das strafrechtliche Analogieverbot. Entscheidend ist dabei, dass die Wortlautgrenze nicht überschritten ist. Die Rechtsprechung knüpft nicht an die konkrete Tätigkeit an – das Telefonieren –, sondern an die abstrakte Funktion des Geräts – es lässt sich auch als Mobiltelefon nutzen –. Der Gesetzeswortlaut lässt diese Lesart zu. Hierfür spricht in systematischer Hinsicht auch die Betonung der Voraussetzung des »In der Hand-Haltens«, welches keinen spezifischen Bezug zum Telefonieren erkennen lässt, sondern genauso andere Nutzungen umfasst.

Ebenso stützen weitere Auslegungsmethoden diese Auffassung. Freilich wäre es unter systematischen Aspekten möglich, aufgrund der Ausnahmestellung dieses

53 OLG Hamm NJW 2005, 2469 und OLG Karlsruhe NJW 2007, 240.

54 OLG Karlsruhe NJW 2007, 240 und OLG Köln NZV 2010, 270.

55 OLG Bamberg Beschluss vom 27.4.2007, 3 Ss OWi 452/200.

56 OLG Hamm NZV 2003, 98 und Beschluss vom 15.1.2015, 1 RBs 232/14 sowie OLG Bamberg NZV 2008, 211.

57 OLG Jena NJW 2006, 3734.

58 OLG Köln NJW 2008, 3368 sowie OLG Hamm NZV 2014, 53 und Beschluss vom 15.1.2015, 1 RBs 232/14.

59 OLG Karlsruhe NJW 2007, 240.

60 OLG Hamm NJW 2005, 2469; OLG Zweibrücken NSTz-RR 2014, 385; Smolyanskaya, jurisPR-StrafR 21/2014 Anm. 1.

61 OLG Köln NJW 2005, 3366.

62 AG Ratzeburg, NZV 2005, 431. Anders liegen soll dies bei der Weitergabe an einen Beifahrer ohne Blick auf das Display, OLG Köln NJW 2015, 361, 362.

Verbots in dem betroffenen Bereich des Straßenverkehrsrechts – insbesondere vor dem Hintergrund der sonstigen Regelungstechnik unter Rückgriff auf die allgemeine Bestimmung des § 1 Abs. 2 StVO – eine enge Auslegung zu bevorzugen; zwingend ist dies aber nicht. Dagegen, dass nur das tatsächliche Telefonieren, nicht aber der Gebrauch des Mobiltelefons für andere Funktionen die Ordnungswidrigkeit auslösen sollte, sprechen im Übrigen sowohl der erkennbare Wille des Gesetzgebers als auch die Entstehungsgeschichte und der Schutzzweck der Norm. Der Gesetzgeber wollte sicherstellen, dass der Fahrer beide Hände für die Bewältigung der Fahraufgabe frei hat und ausdrücklich »neben dem Gespräch im öffentlichen Fernsprechnetz sämtliche Bedienfunktionen wie das Anwählen, das Versenden von Kurznachrichten oder das Abrufen von Daten im Internet etc.« in dieses Verbot einbeziehen<sup>63</sup>. Schließlich lassen sich für diese Ansicht auch die Entstehungsgeschichte – der Gesetzgeber wollte vor dem Hintergrund der rasanten Zunahme der Verbreitung von Mobiltelefonen tätig werden und war sich dabei zu erwartender technischer Weiterentwicklung bewusst – sowie der übergeordnete Schutzzweck – Abwehr des als abstrakte Gefährdung für die Verkehrssicherheit identifizierten Verhaltens – anführen.

### 3. Sonstige Merkmale

#### a) Führer des Kraftfahrzeugs

Aktuell umstritten war zur Bestimmung des Adressaten die im Lichte von § 2 Abs. 15 StVG zu beantwortende Frage, ob das Verbot auch Fahrlehrer während der Begleitung von Fahrschülern trifft. Nachdem die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte uneinheitlich war<sup>64</sup>, ist nunmehr aufgrund eines Vorlagebeschlusses des OLG Karlsruhe<sup>65</sup> eine Klärung durch den Bundesgerichtshof erfolgt<sup>66</sup>. Danach ist ein Fahrlehrer, der als Beifahrer während einer Ausbildungsfahrt einen Fahrschüler begleitet, dessen fortgeschrittener Ausbildungsstand<sup>67</sup> zu einem Eingreifen in der konkreten Situation keinen Anlass gibt, kein Führer eines Kraftfahrzeugs im Sinne des § 23 Abs. 1a Satz 1 StVO. Solange er nicht vom Beifahrersitz aus in die Lenk- und Antriebsvorgänge eingreife, bediene er nicht einmal einen Teil der wesentlichen Einrichtungen des Fahrzeugs und führe dieses daher nicht; der bloße Vorbehalt, im Notfall einzugreifen, reiche nicht aus. Die gesetzliche Fiktion des § 2 Abs. 15 Satz 2 StVO sei vorliegend nicht anwendbar, zumal der Fahrlehrer für die Bewältigung seiner Aufgaben nicht notwendigerweise beide Hände benötige.

63 Vgl. BR-Drs. 599/00 S. 18.

64 Für eine Einbeziehung von Fahrlehrern OLG Bamberg NJW 2009, 2393 = DAR 2009, 402 m. Anm. Heinrich und Scheidler; dagegen das OLG Düsseldorf, DAR 2014, 40 m. Anm. Weigel und Ternig NZV 2014, 329.

65 OLG Karlsruhe DAR 2014, 211.

66 BGHSt 59, 311 = DAR 2015, 97 = NZV 2015, 145 m. Anm. Ternig sowie Bespr. Kudlich, JA 2015, 232 und Jahn, JuS 2015, 372.

67 Im Fall: Nach sechs Fahrstunden.

**b) Ausschluss bei Halten mit ausgeschaltetem Motor, § 23 Abs. 1a Satz 2 StVO**

Die Ordnungswidrigkeit ist nicht erfüllt, wenn das Fahrzeug während der Nutzung des Telefons im Sinne des § 23 Abs. 1a Satz 2 StVO mit ausgeschaltetem Motor hält. Dies gilt – im Einklang mit dem Gesetzeswortlaut – unabhängig davon, ob der Fahrer das Fahrzeug willentlich ausgeschaltet hat oder dieser Zustand ohne sein Zutun, etwa aufgrund einer Start-Stopp-Automatik, eingetreten ist<sup>68</sup>.

## **II. Verhältnismäßigkeit**

Die Frage, ob die allgemeinen verfassungsrechtlichen Vorgaben für die gesetzgeberische Entscheidung für eine Strafbarkeit – in entsprechender Übertragung auf Ordnungswidrigkeiten – gewahrt sind, ist auch unter Berücksichtigung der vorhandenen Wertungswidersprüche bei der Rechtsanwendung<sup>69</sup> zu bejahen. Hierzu im Einzelnen:

### **1. Verfassungsrechtlicher Maßstab**

Nach dem Maßstab des Bundesverfassungsgerichts zur verfassungsrechtlichen Prüfung von Sanktionsnormen<sup>70</sup> ist es grundsätzlich Sache des Gesetzgebers, den Bereich strafbaren Handelns unter Berücksichtigung der jeweiligen Lage im Einzelnen verbindlich festzulegen. Das Bundesverfassungsgericht kann dessen Entscheidung nicht darauf überprüfen, ob dieser die zweckmäßigste, vernünftigste oder gerechteste Lösung gefunden hat; es hat lediglich darüber zu wachen, dass die Strafvorschrift materiell im Einklang mit den Bestimmungen der Verfassung steht und den ungeschriebenen Verfassungsgrundsätzen sowie Grundentscheidungen des Grundgesetzes entspricht. Für den hier betroffenen Bereich der Sanktionierung als Ordnungswidrigkeit wird jedenfalls kein strengerer Maßstab herangezogen werden können.

### **2. Anwendung auf die Vorschrift**

Bei einer Anwendung der Vorgaben zur Prüfung der Verhältnismäßigkeit auf § 23 Abs. 1a StVO ergibt sich Folgendes:

#### **a) Geeignetheit**

Die Geeignetheit der Androhung einer Geldbuße zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird nicht in Frage gestellt werden können. Diese wird insbesondere noch ausreichend durch die der seinerzeitigen Einführung der Norm zugrundeliegenden empirischen Erhebungen belegt<sup>71</sup>. Ferner hatte der Gesetzgeber auf den – tatsächlich eingetretenen – dynamischen Zuwachs der Verbreitung von Mobiltelefonen und die

68 OLG Hamm, NJW 2015, 183; Krenberger, jurisPR-VerfR 25/2014 Anm. 5.

69 Zur Kritik Hufnagel NJW 2006, 3665; Keerl NZV 2006, 181; Scheffler NZV 2006, 128.

70 Vgl. insbesondere BVerfGE 50, 205, 215; 54, 100, 108; 90, 145, 173; 120, 224, 241.

71 Vgl. die Ergebnisse Untersuchung der Bundesanstalt für das Straßenwesen aus dem Jahr 1997, BR-Drs. 599/00 S. 18 f.

aus der Einschränkung der Möglichkeiten für die Bewältigung der Fahraufgabe erwachsende spezifische Gefahr verwiesen<sup>72</sup>. Damit erweist sich auch die Einführung eines Gefährdungstatbestandes zur Eindämmung eines zunehmenden, abstrakt verkehrsfährdenden Verhaltens<sup>73</sup> als geeignet.

#### **b) Erforderlichkeit**

Gleiches wird für die Erforderlichkeit der Maßnahme zu gelten haben. Mildere Mittel, die einen vergleichbaren Schutzeffekt haben könnten, sind nicht zu erkennen. Dies gilt insbesondere auch mit Blick auf die allgemeine Verhaltenspflicht des § 1 Abs. 2 StVO. Denn im Vergleich zur Regelung des § 23 Abs. 1a StVO hat diese Norm als konkreter Gefährdungstatbestand eine geringere Schutzwirkung. Danach wäre das Telefonieren während der Fahrt unter Aufnahme des Geräts grundsätzlich freigegeben. Diese Alternative gewährleistete verglichen mit der jetzigen Rechtslage keinen gleichwertigen Schutz, sondern führte unter dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit zu einer Einbuße.

#### **c) Verhältnismäßigkeit**

##### **aa) Eingriff in die Lebensführung**

Das Verbot greift schon deshalb nicht übermäßig in die Lebensführung der Normadressaten ein, weil wegen der Möglichkeit zur – zumutbaren – Nutzung von Freisprecheinrichtungen während der Fahrt nicht auf das Telefonieren verzichtet werden muss. Durch das Erfordernis des »Aufnehmens oder in der Hand halten« bleiben damit auch sonstige Betätigungen möglich, welche durch die Nutzung fest installierter technischer Geräte erfolgen. Dementsprechend stellt die jetzige Rechtslage mit der Erlaubnis des Telefonierens mit einer Freisprecheinrichtung bereits einen Kompromiss dar; denn auch dadurch kann ein nicht unbedeutendes Maß an Ablenkung gegeben sein<sup>74</sup>.

##### **bb) Stimmigkeit der gewählten Anknüpfungen**

Zur Ablenkung des Fahrers durch verkehrsfremde Handlungen lassen sich vier Kategorien von Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit unterscheiden, die in der Reihenfolge ihrer Wertigkeit wie folgt zu nennen sind: Dies ist zum einen, als wichtigstes Gefahrenelement, die visuelle Ablenkung. Wer länger nicht auf die Fahrbahn und die Umgebung sieht und sich mithin im Blindflug befindet, stellt eine erhebliche Gefahr für die Verkehrssicherheit dar. Ähnliches gilt für die akustische Ablenkung<sup>75</sup>. Als drittes ist die Einschränkung der manuellen Handlungsmöglichkeiten anzuführen. Wer nicht beide Hände für das Fahren zur Verfügung, ist etwa bei plötzlichen

72 Dies gilt vor allem für die Folge, dass der Fahrzeugführer nicht beide Hände frei hat, BR-Drs. 599/00 S. 18 ff.

73 BR-Drs. 599/00 S. 14.

74 Bouska, NZV 2001, 27, 28.

75 Der Fahrer hat § 23 Abs. 1 Satz 1 StVO zu beachten.

Gefahrensituationen in seiner Handlungsfähigkeit eingeschränkt. Dieser Gesichtspunkt ist nach den Ausführungen des Gesetzgebers zentrale Erwägung bei der Einführung des »hand – held – Verbots« gewesen<sup>76</sup>. Als letzte Kategorie ist die mentale Ablenkung zu nennen, indem sich der Fahrer gedanklich nicht auf die Bewältigung der Fahraufgabe, sondern auf andere Dinge konzentriert. Da die Fahraufgabe die geistige Leistungsfähigkeit des Fahrers jedoch in der Regel nicht ausschöpft, ist dieser Effekt weitgehend als sozialadäquat akzeptiert<sup>77</sup>.

Danach erweist sich die vom Gesetzgeber zur Rechtfertigung aufgeführte Argumentation als schlüssig: Bei der Nutzung eines Mobiltelefons während des Fahrens kommt es zu einer nicht nur kurzzeitigen Ablenkung auf allen vier Ebenen. Bezogen auf die Nutzung von Mobiltelefonen durch den Fahrer gravierender ist vor allem die zeitlich andauernde und konstante Einschränkung der manuellen Handlungsfähigkeit, welche begleitet wird von der mindestens zeitweiligen Beeinträchtigungen der visuellen und akustischen Aufmerksamkeit; ebenso geht die mentale Distraction bei der aktiven Bedienung des Geräts über sonstige, selbstverständlich unvermeidbare Ablenkungen beim Autofahren hinaus. Damit hält sich der Gesetzgeber durch die Wahl eines schlüssigen Anknüpfungspunkts zweifelsfrei innerhalb des ihm bei der Gestaltung von Verbotsnormen zustehenden Beurteilungsspielraums.

#### **d) Wertungswidersprüche zu anderen erlaubten Handlungen**

Schwieriger ist unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit die Frage zu klären, ob aus offensichtlichen Wertungswidersprüchen – die Nutzung von Diktiergeräten oder Navigationshilfen<sup>78</sup> als solche am Steuer sind nicht bußgeldbewehrt – eine mangelnde Legitimation der Norm folgt<sup>79</sup>. Denn bei der rechtlichen Einstufung vergleichbarer gefahrgeneigter Handlungen greift die Regelung des § 1 Abs. 2 StVO ein, d.h. diese Tätigkeiten darf der Fahrer ausüben, wenn es die Verkehrslage erlaubt. Ist somit die unbedingte Sanktionierung der Nutzung des Mobiltelefons deshalb unverhältnismäßig, weil eine Anbindung an den Maßstab des § 1 Abs. 2 StVO zur Sicherung der Verkehrssicherheit genügen würde?

Zur Auflösung (oder Minderung) von Unstimmigkeiten hat der Gesetzgeber die Wahl zwischen zwei Ansätzen: Zum einen könnte er die vorbehaltlose Sanktionierung des Telefonierens als unverhältnismäßig ansehen und folglich das gegenwärtige Verbot auf den Maßstab des § 1 Abs. 2 StVO zurückstufen. Die Alternative

76 Vgl. Dreiunddreißigste Verordnung zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften vom 11. Dezember 2000, Verkehrsblatt 2001, 8; BR-Drs. 599/00 S. 18 ff.

77 Es wäre auch nicht vermittelbar und lebensfremd, Tätigkeiten wie das Radiohören oder das Führen angeregter Diskussionen einschränken zu wollen.

78 Vgl. Hagemeyer/Kettler NZV 2002, 481; allgemein zur Gefährlichkeit Groß/Staak, NZV 1989, 189.

79 OLG Köln NZV 2005, 547, 548; Humberg, SVR 2006, 247, 249; Burhoff VRR 2013, 228, 229; unter dem Gesichtspunkt des Gleichheitssatzes Verfassungskonformität bejahend Beck, SVR 2012, 335, 338; ablehnend Keerl, NZV 2006, 181, 184; Seibel, NZV 2007, 176, 178.



bestünde – umgekehrt – darin, weitere potenziell verkehrsgefährdende Verhaltensweisen ebenfalls über einen abstrakten Gefährdungstatbestand zu sanktionieren.

So betrachtet sind mit Blick auf die Gefährdung der Verkehrssicherheit andere, die Aufmerksamkeit des Fahrers vergleichbar beanspruchende Verhaltensweisen, welche allein unter den Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 StVO sanktioniert sind, gegenwärtig lediglich privilegiert. Jedenfalls wäre der Gesetzgeber danach nicht gehalten, die gegenwärtige Androhung für das unerlaubte Telefonieren abzusenken, zumal der Gesetzgeber sein Einschreiten auch mit der Zahl der Benutzer von Mobiltelefonen gerechtfertigt hatte, die seitdem erheblich angestiegen ist<sup>80</sup>.

Für die Wahl der gesetzgeberischen Mittel kommt es damit entscheidend auf die Gewichtung der Verkehrssicherheit an. Ist für eine bestimmte Verhaltensweise der abgesenkte Schutz des § 1 Abs. 2 StVO noch hinzunehmen oder wird nicht doch ein unbedingtes Verbot notwendig? Dies zeigt, dass wir uns innerhalb eines Beurteilungsspielraums bewegen. Dieser ist aber allein vom Gesetzgeber auszufüllen. Damit wird jedoch deutlich, dass der Gesetzgeber den ihm verfassungsrechtlich zustehenden Spielraum hier nicht überschritten hat<sup>81</sup>. Wir finden somit die Wertungen des Bundesverfassungsgerichts über die Verfassungsmäßigkeit der Norm bestätigt<sup>82</sup>.

### III. Gleichheitssatz

Schließlich liegt hier auch keine Verletzung des Gleichheitssatzes vor. Der Gesetzgeber hat auch insoweit in weitem Umfang die Befugnis zu einer differenzierten Tatbestandsgestaltung<sup>83</sup>. Ihm sind dabei nur äußerste Grenzen gesetzt. Gewisse Ungleichbehandlungen verschiedener Handlungsweisen lassen sich nicht vermeiden und sind hinzunehmen. Willkürliche Unterscheidungen sind hier nicht getroffen. Im Übrigen erlaubt es der vorgesehene Sanktionierungsrahmen, besonderen Fallkonstellationen durch die Einstellung des Verfahrens nach Opportunität oder besonderen Zumessungserwägungen im Ordnungswidrigkeitenverfahren Rechnung zu tragen<sup>84</sup>.

### D. Rechtliche Grenzen künftiger gesetzgeberischer Entscheidungen

Welche rechtlichen Grenzen für den Gesetzgeber bei Reaktion auf künftige technische Weiterentwicklungen bestehen damit?

80 BR-Drs. 599/00 S. 19.

81 Die Rechtslage in Deutschland entspricht zudem jener in vielen anderen Staaten der EU, vgl. Bouska, NZV 2001, 27, 28.

82 Genauso wäre es, wenn der Gesetzgeber andere, in vergleichbarer Weise ablenkende Handlungen wie das unerlaubte Telefonieren während der Fahrt sanktionieren würde.

83 Vgl. BVerfGE 50, 142, 162 ff.; 90, 145, 195 ff.; 120, 224, 253.

84 Vgl. BVerfGE 50, 205, 213 ff.; 90, 145, 191; 120, 224, 252.

### **1. Anknüpfung an einzelne Voraussetzungen der Leistungsfähigkeit**

Im Ausgangspunkt wird wiederum an die verschiedenen Aufgaben anzuknüpfen sein, die der Fahrer zu erfüllen hat, um eine ausreichend verkehrssichere Fahrweise gewährleisten zu können.

#### **a) Vergleichbare Beeinträchtigungen**

Aus den vorstehenden Erwägungen folgt, dass der Gesetzgeber nicht gehindert wäre, in ihrer Wirkung dem Telefonieren mit dem zur Hand genommenen Mobiltelefon entsprechende Verhaltensweisen ebenfalls einem strikten Verbot zu unterstellen. Er wäre befugt, andere, vergleichbar gefährliche Tätigkeiten nicht nur in ihren Auswirkungen fortlaufend zu beobachten, sondern bei entsprechender Einschränkung der Leistungsfähigkeit des Fahrers ebenfalls als Ordnungswidrigkeit auszugestalten. Ansatzpunkt könnte dabei – ähnlich wie bei der Sanktionierung von Handy-Verstößen<sup>85</sup> – nicht nur die leicht zu begründende abstrakte Gefährlichkeit für die Verkehrssicherheit, sondern auch die Verbreitung derartigen Tätigkeiten sein. Nahe liegen würde dabei eine Ausdehnung des sog. »hand – held« Verbots auf den Gebrauch anderer technischer Geräte, wodurch etwa die beispielhaft genannte Nutzung eines »klassischen« Diktiergeräts oder der Internet-Telefonie zweifelsfrei umfasst wäre.

Eine Rechtfertigung von Verschärfungen könnte der Gesetzgeber ferner den Regeln für die – besonderen Schutzstandards unterliegenden – Kraftverkehre mit Omnibussen und Straßenbahnen entnehmen. Anhaltspunkte könnten insoweit die geltenden Regelungen in § 8 Abs. 3 Nr. 4 BO Kraft und § 13 Abs. 4 BO Strab bieten, welche es jeweils untersagen, während des Fahrbetriebs Empfangs- und Wiedergabegeräte für Ton oder Bild zu anderen als betrieblichen Zwecken zu nutzen<sup>86</sup>.

Verbote bestimmter Nutzungen technischer Geräte, welche alle vier angesprochenen Funktionen beeinträchtigen, dürften daher jedenfalls bei entsprechender empirischer Unterfütterung verfassungsrechtlich unbedenklich sein. Damit lassen sich aber selbstverständlich nicht sämtliche Wertungswidersprüche auflösen<sup>87</sup>.

#### **b) Beeinträchtigungen nur einzelner Voraussetzungen der Leistungsfähigkeit**

Von entscheidender Bedeutung ist letztlich das Gesamtmaß der Ablenkung des Fahrers; um Verbote zu rechtfertigen müsste die Beeinträchtigung der Fahraufgabe nachweisbar eine zu definierende Relevanzschwelle überschreiten. Falls der Gesetzgeber Verhaltensweisen in ein abstraktes Verbot einbeziehen wollte, welche nur einzelne die Verkehrssicherheit gewährleistende Funktionen beeinträchtigen, träfe ihn eine entsprechende Begründungslast. Im Gegensatz zu Einschränkungen der Sicht oder

85 Vgl. BR-Drs. 599/00 S. 14.

86 Noch weitergehend ist das Verbot von Ablenkungen des Fahrzeugführers durch Verhaltensweisen der Fahrgäste einschließlich Klingeltönen, § 14 Abs. 2 Nr. 9 BO Kraft.

87 Vgl. Herrmann, NStZ-RR 2011, 65, 73.

einer Ausschaltung der akustischen Wahrnehmung durch den Betrieb von technischen Geräten<sup>88</sup> bedürften entsprechende Verbote bei rein mentaler Ablenkung einer besonders sorgfältigen Begründung.

## 2. Sonstige Gesichtspunkte

Schließlich werden in die Betrachtung gesetzgeberischen Handlungsbedarfs verschiedene weitere Gesichtspunkte einzubeziehen sein.

### a) Rechtslage in der Europäischen Union

Eine wesentliche Rolle für künftige Erwägungen des Gesetzgebers könnte der Rechtslage in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder gar der Rechtsetzung auf Unionsebene zukommen, um gemeinsame Standards zu erreichen. Hier ist derzeit soweit ersichtlich keine klare Tendenz zu Verschärfungen über das »hand – held« Verbot von Mobiltelefonen hinaus zu erkennen.

### b) Beobachtung von Nutzungsverhalten, Gefährdungspotentialen und technischer Weiterentwicklung

Daneben wird die technische Weiterentwicklung gerade in ihren Rückwirkungen auf das Fahrverhalten genau zu beobachten sein. Als Grundlage künftiger gesetzgeberischer Entscheidungen bedarf es jedenfalls aktueller Erhebungen und Erkenntnisse zur Verhaltensforschung sowie – wie bereits früher vom Verkehrsgerichtstag gefordert<sup>89</sup> – einer Evaluation der Gefahrenpotenziale bei der Nutzung technischer Geräte während des Autofahrens auf die Verkehrssicherheit.

### c) Defizite der Rechtsdurchsetzung

Weiterhin ist die unzureichende Rechtsdurchsetzung von Relevanz. Zu berücksichtigen wären nicht nur die bekannte hohe Dunkelziffer von Verstößen<sup>90</sup>, sondern auch die immer wieder auftretenden Schwierigkeiten bei der Erbringung eines Tatnachweises, der in der Regel über Zeugenaussagen von Polizeibeamten geführt werden muss. Diese Probleme dürften sich bei einer Einbeziehung anderer technischer Geräte außerhalb eines Mobiltelefons jedenfalls nicht verringern.

### d) Stärkung des Gefahrenbewusstseins

Schließlich tritt als wesentliche Schwierigkeit die geringe Akzeptanz des Verbots des § 23 Abs. 1a StVO in der Bevölkerung hinzu. Damit sind wir bei dem offenkundig zu geringen Gefahrenbewusstsein für Ablenkungen im Straßenverkehr<sup>91</sup>. Hier schließt sich nun der Kreis: Prävention besteht eben nicht nur aus Ermittlung und Ahndung,

88 Insoweit käme es zu einer über § 23 Abs. 1 Satz 1 StVO i. V. m. § 1 Abs. 2 StVO hinausgehenden Sanktionierung.

89 Vgl. bereits die Empfehlungen des 37. Verkehrsgerichtstags 1999 und des 46. Verkehrsgerichtstags 2008.

90 Auf diese weist auch Hufnagel, NJW 2014, 3265, hin.

91 Vgl. Hufnagel, NJW 2014, 3265.

sondern auch aus Aufklärung. Die Wirkung von Kontrolle und Sanktionierung lässt sich nicht von dem allgemeinen Empfinden abkoppeln. Es kommt daher wesentlich darauf an, auf verschiedenen Ebenen das Bewusstsein für Verkehrsgefahren in der Bevölkerung zu schärfen und die Ratio des »Handyverbots« besser im öffentlichen Bewusstsein zu verankern. Dazu könnte eine stimmigere und damit glaubwürdigere Verbotsnorm einen wesentlichen Beitrag leisten.

## **Ablenkung durch moderne Kommunikationsmittel – Ursache für Verkehrsunfälle – Kontrollmöglichkeiten**

**Ewald Ternig**

**Erster Polizeihauptkommissar, Dozent für Verkehrsrecht / Verkehrslehre,  
Hochschule der Polizei in Rheinland-Pfalz, Landespolizeischule Rhein-  
land-Pfalz, Hahn-Flughafen**

Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert nach § 1 Abs. 1 StVO ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Mit der ständigen Vorsicht soll gewährleistet werden, dass man aufmerksam am Straßenverkehr teilnimmt. Hier ist der am Verkehr Teilnehmende gefordert stets die nachfolgenden Bestimmungen zu beachten aber auch entsprechend umfassend aufmerksam zu sein, um Verkehrsunfälle zu vermeiden. Die StVO als die Unfallverhütungsvorschrift für die Teilnahme am Straßenverkehr versucht auf alle Situationen einzugehen, die Verkehrsunfälle verursachen können. Dem vorzubeugen gilt es, die Regeln zu beachten. Da die, die die Regeln geschaffen haben, unter Umständen doch nicht an alle Situationen gedacht haben, wurde mit § 1 Abs. 2 StVO eine Bestimmung formuliert, die nicht nur gefährliche Situationen und Verkehrsunfälle sondern auch Behinderungen und Belästigungen, sofern sie denn vermeidbar sind, unterbinden. Bezogen auf die Beschäftigung mit modernen Kommunikationsmitteln während der Fahrt beinhaltet die StVO eine Spezialbestimmung, die entsprechende Geräte anspricht.

### **Verordnungstexte:**

#### *§ 23 Abs. 1 a*

Wer ein Fahrzeug führt, darf ein Mobil- oder Autotelefon nicht benutzen, wenn hierfür das Mobiltelefon oder der Hörer des Autotelefons aufgenommen oder gehalten werden muss. Dies gilt nicht, wenn das Fahrzeug steht und bei Kraftfahrzeugen der Motor ausgeschaltet ist.

Ein weiteres Gerät, das u. U. auch ein multimediales Gerät sein kann, wird in Abs. 1 b behandelt.

§ 23 Abs. 1 b

Wer ein Fahrzeug führt, darf ein technisches Gerät nicht betreiben oder betriebsbereit mitführen, das dafür bestimmt ist, Verkehrsüberwachungsmaßnahmen anzuzeigen oder zu stören. Das gilt insbesondere für Geräte zur Störung oder Anzeige von Geschwindigkeitsmessungen (Radarwarn- oder Laserstörgeräte). Es stellt sich nun die Frage, ob ein modernes Kommunikationsmittel auch ein solches Gerät sein kann, das Verkehrsüberwachungsmaßnahmen ankündigt. Dazu wird im Verlauf dieser Zeilen einzugehen sein.

Zu Verhaltensweisen allgemein wird in § 23 StVO, überschrieben mit sonstigen Pflichten des Fahrzeugführers, formuliert, dass seine Sicht und sein Gehör nicht durch ... Geräte oder den Zustand des Fahrzeugs beeinträchtigt sein dürfen, wenn ein Fahrzeug geführt wird. Der Fahrzeugführer braucht freie Sicht, insbesondere nach vorne, aber auch zur Seite und nach hinten. Gerade beim Überholen und Rückwärtsfahren oder auch beim Abbiegen ist der Blick zur Seite und nach hinten notwendig, um im Sinne der §§ 5 (Überholen) und 9 (Abbiegen und Rückwärtsfahren) ein Verhalten nach der entsprechenden Bestimmung der Verordnung zu zeigen. Während der Fahrt sind einzelne Fahrzeugführer neben dem Fahren mit den unterschiedlichsten Verrichtungen beschäftigt. Das kann gehen vom Zeitung lesen, sich einen Film anschauen, Ausfüllen von Büchern, Vorbereitung von Vorträgen bis hin zum Füttern oder auch Stillen eines Kindes.<sup>1</sup>

Wird durch ein entsprechendes Gerät die Sicht oder das Gehör des Fahrzeugführers eingeschränkt?

Befestigungen für Handy und andere Geräte, wie ein Navigationsgerät an der Frontscheibe des Fahrzeugs können dazu führen, je nachdem, wo sie angebracht sind. In der Regel dürfte jedoch davon ausgegangen werden, dass die Geräte vom Fahrzeugführer so genutzt werden, dass er freie Sicht auf die Fahrbahn und andere Straßenteile, wie Gehweg und Radweg hat. Seine Fahrstrecke muss überschaubar sein. Sollte dies nicht so sein, ist an einen entsprechenden Verstoß zu denken. Wird zu dem entsprechenden Gerät noch ein Kopfhörer benutzt, darf das Gehör damit nicht so beeinträchtigt sein, dass wesentliche Geräusche des Straßenverkehrs nicht mehr wahrgenommen werden können. In erster Linie, aber nicht nur, ist dabei an das Einsatzhorn von Wegrechtsfahrzeugen zu denken.

**Moderne Kommunikationsmittel = Mobiltelefon:**

Zum 01.02.2001 wurde § 23 StVO mit Abs. 1 a erweitert. Dieser verbietet dem Fahrzeugführer die Benutzung eines Mobil- oder Autotelefon, wenn er hierfür das Mobiltelefon oder den Hörer des Autotelefon aufnimmt oder hält. Dies gilt nicht, wenn das Fahrzeug steht und bei Kraftfahrzeugen der Motor ausgeschaltet ist.

---

<sup>1</sup> entsprechende Zeitungsberichte aus der Saarbrücker Zeitung liegen dem Verfasser vor.

Zu dieser Bestimmung gibt es eine Vielzahl von Entscheidungen. Dazu hat sich der Verfasser u. a. in der ZFS und im VD ausgelassen. Auch andere Schreiber beschäftigten sich mit der Thematik.<sup>2</sup> Im Ergebnis dieser Rechtsprechung kann festgehalten werden, dass alles verboten ist (Ablezen, Funktionstüchtigkeit überprüfen, Musik hören<sup>3</sup>), wenn das entsprechende Gerät in die Hand genommen werden muss und bei Kfz der Motor läuft. Lediglich das Umlagern ist von der Regelung nicht erfasst<sup>4</sup>. Darunter fällt für das OLG Köln auch nicht, wenn das Handy weitergegeben wird, ohne dass auf das Display geschaut wurde, nachdem das Gerät sich bemerkbar machte.<sup>5</sup> Allerdings kann auch die Weitergabe zu einem tödlichen Verkehrsunfall führen, wie später noch zu lesen ist. In Bezug auf den ausgeschalteten Motor ist eine aktuelle Entscheidung des OLG Hamm zur Start-Stopp-Automatik von Bedeutung. Das Gericht sieht hier, dass bei nicht laufendem Motor der Verordnungstext so zu interpretieren ist, dass er ausgeschaltet ist.<sup>6</sup> Eine Benutzung des Gerätes ist dann erlaubt. Sollte man allerdings nicht rechtzeitig weiterfahren, und andere am Verkehr Teilnehmende behindern, ist dies als vermeidbare Behinderung im Sinne des § 1 Abs. 2 StVO zu werten.<sup>7</sup>

Ein Verstoß gegen diese Bestimmung ist bußgeldbewehrt. Man findet diesen bei den Vorsatzdelikten, weil eine fahrlässige Nutzung eher nicht möglich sein wird. Dieser Verstoß wird nach der Anlage 13 der FeV mit einem Punkt bewertet. Bei Wiederholungstätern ist auch ein Fahrverbot möglich.<sup>8</sup> Dass dies auch zu einem Entzug der Fahrerlaubnis nach § 4 StVG führen kann, wird an einer Entscheidung des VG Gelsenkirchen<sup>9</sup> deutlich. Hier hatte jemand 6 Verstöße, was in der Rechnung 6 Punkte bedeutet. Hier kamen zwar noch andere Verstöße dazu, aber diese waren wesentlich für den Entzug.

Eine weitere Bestimmung, die es zu beachten gilt, deren Nachweisbarkeit allerdings schwieriger ausfallen wird, ist die Nutzung von Radar- oder Laserstörgeräten, § 23 Abs.1 b StVO, der am 14.12.2001 eingeführt wurde. Dem Führer eines Kfz wird damit untersagt, ein technisches Gerät zu betreiben oder betriebsbereit mitzuführen, das dafür bestimmt ist, Verkehrsüberwachungsmaßnahmen anzuzeigen oder zu stören. Dies gilt insbesondere für Geschwindigkeitsmessungen (Radar- und Laserstörgeräte). Der technische Fortschritt in diesem Bereich ist seit 2001 wahrscheinlich »explodiert«. In der amtlichen Begründung zu der Änderung wurde festgehalten: Nicht nur einzelne technische Geräte wie die derzeit am meisten verbreiteten Radarwarngeräte und Laserstörgeräte werden von dem Verbot erfasst, sondern auch andere

2 u. a. Janker, NZV 2006, 69, Herrmann, NStZ-RR 2011, 65ff, Hufnagel NJW 2014, 3265

3 OLG Köln, Beschl. v. 12.8.2009, 83 Ss-Owi 63/09

4 OLG Köln, 23.08.05, Az.: 83 Ss – Owi 19/05, NZV 05, S. 547

5 OLG Köln, 07.11.2014, III-1 RBs 284/14, Jurion

6 OLG Hamm, Beschl. v. 9.9.2014, 1 RBs 1/14, Jurion

7 OLG Bamberg, Beschl. v. 27.9.2006, 3 Ss Owi 1050706, DAR 07, S. 95

8 OLG Bamberg, 20.2.2006, 2 Ss OWi 49/06, DAR 2006, 336

9 VG Gelsenkirchen, 9.12.2014 – 9 L 1533/14

technische Lösungen, die einen vergleichbaren Effekt erreichen. Das gilt insbesondere für die Verknüpfung der Warnung vor stationären Überwachungsanlagen mit modernen Zielführungssystemen; die entsprechenden Geräte geben die Warnung ebenfalls automatisiert und ortsbezogen ab.<sup>10</sup> Im Interesse des Vollzugs wird neben dem tatsächlichen Betreiben auch das betriebsbereite Mitführen untersagt...<sup>11</sup> Für diese Bestimmung findet man wesentlich weniger Rechtsprechung. Dabei geht es teilweise um die Sittenhaftigkeit von entsprechenden Kaufverträgen.<sup>12</sup> Witkowski<sup>13</sup> beschäftigt sich in dem Zusammenhang in einer Ausarbeitung mit so genannten Blitzer-Apps, die auch unter diese Bestimmung subsumiert werden könnten. Auch ein Verstoß gegen diese Bestimmung ist bußgeldbewährt und wird mit 75 € geahndet. Dieser Verstoß wird nach der Anlage 13 der FeV ebenfalls mit einem Punkt bewertet.

### **Weitere Bestimmungen:**

#### *§ 8 Abs. 3 BoKraft, Beförderung von Personen*

BoKraft = Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr

Im Obusverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist dem im Fahrdienst eingesetzten Betriebspersonal untersagt,...

3. beim Lenken des Fahrzeugs Fernseh- und Funkempfänger zu benutzen,

4. während der Beförderung von Fahrgästen Übertragungsanlagen, Tonrundfunkempfänger oder Tonwiedergabegeräte zu anderen als betrieblichen oder Verkehrsfunk-Hinweisen zu benutzen,

5. sich beim Lenken des Fahrzeugs zu unterhalten.

Bevor man näher auf diese Ziffern eingeht, sei zunächst noch festgehalten, was O-Bus-Verkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist.

Nach § 4 PersBefG sind Obusse im Sinne dieses Gesetzes elektrisch angetriebene, nicht an Schienen gebundene Straßenfahrzeuge, die ihre Antriebsenergie einer Fahrleitung entnehmen.

Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind Straßenfahrzeuge, die durch eigene Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Schienen oder eine Fahrleitung gebunden zu sein, und zwar sind

1. Personenkraftwagen: Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von nicht mehr als neun Personen (einschließlich Führer) geeignet und bestimmt sind,
2. Kraftomnibusse: Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von mehr als neun Personen (einschließlich Führer) geeignet und bestimmt sind,

<sup>10</sup> Verkehrsblatt 2002, S. 140 ff

<sup>11</sup> aaO, FN 10

<sup>12</sup> BGH, 23.02.2005, VIII ZR 129/04

<sup>13</sup> <http://www.experten-branchenbuch.de/ratgeber/rechtliche-bewertung-von-sog-blitzer-apps>



3. Lastkraftwagen: Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Einrichtung zur Beförderung von Gütern bestimmt sind.

Linienverkehr ist in den §§ 42, 42a und 43 des PersBefG genannt.

§ 42 führt aus:

Linienverkehr ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Er setzt nicht voraus, dass ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten besteht oder Zwischenhaltestellen eingerichtet sind. Auch der Personenfernverkehr nach § 42 a PersBefG gilt als Linienverkehr.

§ 43 PersBefG behandelt die Sonderform des Linienverkehrs

Als Linienverkehr gilt, unabhängig davon, wer den Ablauf der Fahrten bestimmt, auch der Verkehr, der unter Ausschluss anderer Fahrgäste der regelmäßigen Beförderung von

1. Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (Berufsverkehr),
2. Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten),
3. Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten),
4. Theaterbesuchern

dient. Die Regelmäßigkeit wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass der Ablauf der Fahrten wechselnden Bedürfnissen der Beteiligten angepasst wird.

Das im Fahrdienst eingesetzte Personal darf somit bei den genannten Fahrten keine Geräte nutzen, die unter den Nr. 3, 4 des § 8 Abs. 3 BoKraft genannt sind. Allerdings bezieht sich die Nr. 3 (Fernsehrundfunkempfänger) auf den Lenker des Fahrzeugs und die Nr. 4 auf alle im Fahrdienst eingesetzten Personen. Auch hier ist die Rechtsprechung sehr übersichtlich. Wenn ein Fahrer eine entsprechende Ausnahmegenehmigung hat, kann ein Fahrgast kein Recht einklagen, dass der Fahrer dieses Tonwiedergabegerät nicht nutzt. Das VG Arnberg<sup>14</sup> stellt fest: § 8 Abs. 3 BOKraft beinhaltet kein subjektives Recht des einzelnen Fahrgastes auf Untersagung von Tonrundfunkübertragungen in Linienomnibussen. Auch moderne Kommunikationsmittel können darunter subsumiert werden. Letztendlich können diese auch Töne wiedergeben. Die Schwierigkeit wird sein, dass die Geräte nicht auch noch betrieblich bzw. zu Verkehrswarnungen genutzt werden. Bidinger stellt fest, dass es dem Ordnungsgeber darum ging, eine Ablenkung des Fahrzeugführers durch die Bedienung der Geräte zu verhindern. Das Verbot dient somit der Betriebs- und Verkehrssicherheit.<sup>15</sup> Hier soll noch auf die Abs. 4 und 5 verwiesen werden. Ziffer 3 gilt auch im Taxen- und Mietwagenverkehr, für den Gelegenheitsverkehr die Ziffern 3 und 5.

---

14 VG Arnberg, Urteil vom 30. 3. 2000 - 7 K 753/99, NJW 2001, 1664

15 BOKraft, Bindiner, 6. Auflage, S. 107, Rand-Ziffer 103

*§ 14 BoKraft, Verhalten der Fahrgäste:*

(1) Die Fahrgäste haben sich bei der Benutzung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge so zu verhalten, wie es die Sicherheit und Ordnung des Betriebs und die Rücksicht auf andere Personen gebieten. Anweisungen des Betriebspersonals ist zu folgen.

(2) Den Fahrgästen ist insbesondere untersagt,

1. in Obussen und Kraftomnibussen sich mit dem Fahrzeugführer während der Fahrt zu unterhalten,

...

9. Tonrundfunk- oder Fernsehrundfunkempfänger sowie Tonwiedergabegeräte zu benutzen.

Bidinger führt zu Nr. 9 aus:

Ein Mobiltelefon ist aufgrund seines Klingeltons als Tonwiedergabegerät anzusehen. Nach dem Zweck der Regelung (Schutz des Fahrpersonals vor Ablenkung, Vermeidung der Belästigung von Fahrgästen) geht das Verbot jedoch nur soweit, wie die Wiedergabe des Tons wahrnehmbar ist. Die Benutzung entsprechender Empfangs- oder Wiedergabegeräte mit Kopfhörern in einer für die anderen Fahrgäste nicht hörbaren Lautstärke ist daher erlaubt. Gleiches gilt für Mobiltelefone, wenn der Klingelton stumm geschaltet ist.<sup>16</sup>

*§ 13 BoStrab, Verhalten während des Dienstes*

BoStrab = Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen

Auch in der BoStrab wird in § 13 etwas zum Verhalten während des Fahrdienstes ausgeführt. Danach ist es nach Abs. 4 den Fahrbediensteten untersagt, während des Fahrbetriebes Empfangs- und Wiedergabegeräte für Ton oder Bild zu anderen als betrieblichen Zwecken zu benutzen.

### **Fußgänger mit Smartphone:**

Auch wenn der AK sich nicht in erster Linie damit beschäftigt, soll ein kurzer Hinweis auf Fußgänger erlaubt sein. Kleinhuppert hat dazu im Spiegel schon festgestellt, dass auch Fußgänger, wenn sie auf das Smartphone starren, gefährlich leben.<sup>17</sup> § 23 StVO richtet sich nicht an Fußgänger, bleibt im Schadensfall § 1 Abs. 2 StVO, bzw. die Spezialbestimmung für Fußgänger nach § 25 StVO, die zu dem Problem keine gesonderte Aussage trifft. § 2 FeV dürfte ebenfalls nicht einschlägig sein. Hier geht es bei den Verkehrsteilnehmern, zu denen auch Fußgänger zählen, darum, dass sie bei körperlichen oder geistigen Beeinträchtigungen nur am Verkehr teilnehmen dürfen, wenn sie Vorsorge getroffen haben, dass sie andere nicht gefährden. Die Nutzung von entsprechenden Geräten, die auf das Gehör einwirken, können jedoch in der

<sup>16</sup> BoKraft, Bidinger, 6. Auflage, § 14, S. 138

<sup>17</sup> Der Spiegel, Heft 44/2014, S. 42

konkreten Situation das Gehör beeinträchtigen, ob dies dann schon eine körperliche Beeinträchtigung darstellt, müsste die Rechtsprechung feststellen, für den Verfasser ist dies nicht einschlägig.

### **Feststellungen durch Polizeibeamte:**

Häufig wird der Polizeibeamte den auffälligen Verkehrsteilnehmer im Gegenverkehr beobachten. Das führt dazu, dass er sich Kennzeichen und Gesicht merken muss, um eine entsprechende Anzeige nachzusenden oder er muss dem Verkehrsteilnehmer nachfahren, was im Einzelfall mit gefährlichen Situationen zusammenhängen kann. Er wird dann nicht selten Sonderrechte im Sinne des § 35 StVO und Wegegerechte im Sinne des § 38 StVO anwenden müssen. Dabei gilt es nach § 35 Abs. 8 StVO die öffentliche Sicherheit und Ordnung gebührend zu berücksichtigen. Trotzdem kommt es auch zu Verkehrsunfällen während solcher Fahrten. Dann stellt sich für den Polizeibeamten auch die Haftungsfrage, wenn es um Schäden geht. Hier sei nur eine Entscheidung genannt, bei der ein Polizeibeamter nach einem Rotlichtverstoß eines anderen Verkehrsteilnehmers selbst einen entsprechenden Verstoß begehen musste. Hierbei fuhr er mit Schrittgeschwindigkeit aber zunächst nur mit Blaulicht in den Kreuzungsbereich ein. Dabei kollidierte er mit einer weiteren Verkehrsteilnehmerin, die sich verletzte und deren Fahrzeug beschädigt wurde. Hierbei sah das Verwaltungsgericht einen grob fahrlässigen Verstoß und der Beamte musste haften, obwohl das Strafverfahren wegen fahrlässiger Tötung nach § 170 Abs. 2 StPO eingestellt wurde. Das VG Potsdam<sup>18</sup> führt aus:

Ein Polizeibeamter handelt grob fahrlässig, wenn er auf einer Dienstfahrt in eine durch Rot-Signal gesperrte Kreuzung nur unter Verwendung von Blaulicht aber (zunächst) ohne Einsatzhorn einfährt. Die Einhaltung von Schrittgeschwindigkeit ändert daran nichts. Dass der Beamte fahrlässig gehandelt hat, dürfte nachvollziehbar sein, er musste auch ein Bußgeld zahlen, weil er gegen § 35 Abs. 8 StVO verstoßen hatte, allerdings dürfte ein grob fahrlässiges Verhalten bei Fahren mit Schrittgeschwindigkeit nicht zu unterstellen sein. Das Gericht sah es jedoch anders.

Ein taktisch wirksames Einsatzmittel zur Überwachung von Fahrtätigkeiten setzt die Polizei Baden-Württemberg ein. Sie ist schon mal auf BAB mit einem Wohnmobil unterwegs und kann dabei fahrerfremde Tätigkeiten feststellen.<sup>19</sup> Auffällig werden zu-meist Lkw-Fahrer, die nicht nur telefonieren, sondern Akten studieren, Belege ausfüllen, Zeitung lesen und was man sonst noch alles mit 80 km/h (und mehr) bewältigen kann, wenn man gerade 40 t bewegt, teilweise noch Gefahrgut. Gerade bei Tätigkeiten, die dazu führen, dass der Fahrer die Fahrbahn nicht mehr im Blick hat, führt zu Geschwindigkeitsverstößen im Sinne der relativen Höchstgeschwindigkeit. Denn wenn der Blick über längere Zeit nach unten und somit nicht auf die Fahrbahn geht, kann man in

---

18 VG Potsdam, *Urteil* vom 24. 2. 2011 - 2 K 832/07, NZV 2012, 310, Leitsatz der Redaktion  
19 Fernsehbeiträge SWR 3, vom 14./15.08.2013 und 19.10.2013

der Regel auch nicht mehr innerhalb der überschaubaren Strecke anhalten können, was die Bestimmung des § 3 Abs. 1 S. 4 StVO verlangt. Auch sonstige Zivilstreifen können dazu führen, dass ein Fahrzeugführer eher beweisbar festgestellt wird.

Ansonsten gibt es schon Schwierigkeiten mit der Sanktion, gerade von Verstößen nach § 23 Abs. 1 a. In diesen Ausführungen ist zur Arbeit der Polizei auf eine Entscheidung hinzuweisen, die vom OLG Thüringen<sup>20</sup> kommt. Dabei sei die Einlassung, »ich hatte nur die Hand am Ohr«, nur mit deutlichen Indizien zu widerlegen. Ein solches weiteres belastendes Indiz könnte beispielsweise ein in Reichweite des Betroffenen auf dem Beifahrersitz oder der Ablage liegendes Mobiltelefon sein. Ob der Betroffene überhaupt ein Mobiltelefon in seinem Pkw mitgeführt hat bzw. die als Zeugen vernommenen Polizeibeamten nach dem Anhalten des Betroffenen ein solches in seinem Pkw wahrgenommen haben, ist dem Urteil jedoch nicht zu entnehmen... Danach muss die Suche bzw. das Umschauen nach dem Mobiltelefon erlaubt sein. Wichtig ist auch eine Entscheidung des OLG Düsseldorf<sup>21</sup> zur Beweiskraft einer polizeilichen Aussage in dem Zusammenhang:

Beruhet die Verurteilung für eine vorsätzliche verbotswidrige Benutzung eines Mobiltelefons im Straßenverkehr auf der Anzeige eines Polizeibeamten, der sich in der Hauptverhandlung nicht mehr an die konkrete Tat erinnern kann, ist die Verurteilung rechtmäßig, wenn das Gericht ergründet und darlegt, dass der Polizeibeamte die volle Verantwortung für den Inhalt der Anzeige übernimmt. »...Das AG hat hinreichend begründet, wie es aufgrund der Aussage des vernommenen Zeugen zu der von ihm gebildeten Überzeugung darüber, dass der Betroffene ein Mobiltelefon während der Fahrt benutzt hat, gelangt ist. Auch mit der Frage, inwieweit ein Irrtum ausgeschlossen ist, hat sich das AG befasst, wenn es ausführt, der Zeuge habe bekundet, bei der Verfolgung wegen »Handyverstößen« nur dann eine Anzeige zu schreiben, wenn er sich absolut sicher sei. Anlass dazu zu hinterfragen, warum der Polizeibeamte an den Vorfall keine Erinnerung mehr hatte, bestand nach den Feststellungen nicht...« Interessant auch eine Entscheidung, bei der auf der Fotoaufnahme eine Hand in der Nähe des Ohres zu erkennen war: ...Das Gericht hat ebenfalls keine vernünftigen Zweifel, dass das Messfoto den Betroffenen beim Benutzen eines Mobiltelefons zeigt. Sofern es sich um ein Mobiltelefon handelte, zeigt das Messfoto den Betroffenen beim Heranführen des Telefons zum oder dessen Entfernen vom rechten Ohr, denn die rechte Hand befindet sich leicht nach vorne versetzt auf Höhe der rechten Wange. Zu erkennen ist ein rechteckiger Gegenstand mit abgerundeten Ecken, der von der Unterkante des Ohrs bis zur Kinnunterkante reicht, also etwa 12 cm hoch ist. Die sichtbare Oberkante des Geräts und der Grad der Spreizung der Finger der rechten Hand lassen auf eine Breite von etwa 5 bis 6 cm schließen. Die Kante des etwa fingerdicken Gegenstands reflektiert, sie könnte aus Metall oder Kunststoff sein, auf

20 OLG Thüringen, 27.08.2013, 1 Ss Rs 26/13, Juris

21 OLG Düsseldorf, 11.04.2014, IV-2 RBS 37/14, ADAJUR

der sichtbaren oberen dunklen Rückseite des Gegenstands sind kleine Lichtreflexe erkennbar...<sup>22</sup> Hier gilt es für die Polizei, die Beobachtungen genau festzuhalten.

### **Verdachtsunabhängige Kontrollen, § 36 Abs. 5 StVO:**

Kann man dem Problem der Handy-Nutzung mit verdachtsunabhängigen Kontrollen begegnen? Kann man sich bei dieser Verkehrskontrolle auch mit einem mitgeführten Handy beschäftigen?

§ 36 Abs. 5 StVO erlaubt dem Polizeibeamten Verkehrsteilnehmer zur Verkehrskontrolle einschließlich der Kontrolle der Verkehrstüchtigkeit und zu Verkehrserhebungen anzuhalten. ... Die Verkehrsteilnehmer haben die Anweisungen der Polizeibeamten zu befolgen. Was fällt unter die Kontrolle der Verkehrstüchtigkeit? Die VwV zu § 36 Abs. 5 StVO hält fest, dass Verkehrskontrollen sowohl solche zur Prüfung der Fahrtüchtigkeit des Fahrzeugführers oder der nach den Verkehrsvorschriften mitzuführenden Papiere als auch solche zur Prüfung des Zustandes, der Ausrüstung und der Beladung der Fahrzeuge sind. Zur Verkehrstüchtigkeit der Person, wird der Polizeibeamte den Fahrzeugführer beobachten und versuchen Anhaltspunkte zu erkennen, ob die Verkehrstüchtigkeit nicht mehr gegeben ist. Bezogen auf das Fahrzeug wird er feststellen, ob die Vorschriften aus den §§ 32 – 67 StVZO beachtet wurden. Der 3. Teil der StVZO behandelt die Bau- und Betriebsvorschriften. Die erste Bestimmung der allgemeinen Vorschriften ist § 30 StVZO, der die Beschaffenheit von Fahrzeugen behandelt. Diese müssen so gebaut und ausgerüstet sein, dass ihr verkehrstüblicher Betrieb niemanden schädigt, gefährdet oder mehr als unvermeidbar gefährdet, behindert oder belästigt, die Insassen insbesondere bei Unfällen vor Verletzungen möglichst geschützt sind und das Ausmaß und die Folgen von Verletzungen möglichst gering blieben. Abs. 3 stellt klar, dass für die Verkehrs- oder Betriebssicherheit wichtige Fahrzeugteile, die besonders leicht abgenutzt oder beschädigt werden können, einfach zu überprüfen und leicht auswechselbar sein müssen. Können moderne Kommunikationsmittel unter diese Vorschriften subsumiert werden? Eine Spezialbestimmung dazu ist nicht zu finden. Wenn überhaupt dürften diese Geräte Zubehörteile sein, wenn man sie im Fahrzeug anbringt. Für das VG Schleswig<sup>23</sup> fallen auch Zubehörteile unter § 30 StVZO. Fahrzeug- und Zubehörteile, gegen die die Fahrer bzw. Beifahrer prallen könnten, dürfen keine gefährlichen Kanten, Spitzen oder Vorsprünge haben und müssen so beschaffen und angeordnet sein, dass Verletzungen nicht zu erwarten sind.<sup>24</sup> Kirchner kommt zur Überzeugung, dass § 30 StVZO nicht verletzt ist, wenn im Fahrzeug ein Radarwarngerät mitgeführt wird.<sup>25</sup> Wichtig ist natürlich, dass die Teile entsprechend angebracht sind. Das reine Mitführen wird nicht unter

22 AG Neumünster, 22.2.2014, 20 OWI 579 JS-OWI 3556/14 32/14, ADAJUR

23 11.11.2008, 3 A 30/08, Juris

24 FG Berlin, 25.01.2006, 6 K 6319/05, Juris

25 Luchterhandverlag, Straßenverkehr, Band 4 StVZO, § 30 StVZO, S. 102 (genannt wird hier eine Entscheidung des VGH München vom 16.7.1998, NZV 1998, S. 520. § 30 wird in der Entscheidung jedoch nicht genannt)

§ 30 StVZO subsumiert werden können, so dass lediglich § 22 StVO, wenn man dies als Ladung ansieht, tangiert sein könnte. Ein Blick in den Kofferraum, um festzustellen, dass Ladung nicht entsprechend gesichert ist, ist über diese Bestimmung legitimiert. Darf die Aushändigung des Handy's/Smartphones verlangt werden, ohne dass es Anhaltspunkte für einen Verstoß gibt? Ein Blick in das Menü, ob überhaupt in den Sekunden vor der Kontrolle eine Nutzung stattfand, könnte zu einem Verstoß führen. Für den Referenten dürfte diese Forderung nach jetziger Gesetzeslage zu weit gehen. Andere, noch nicht veröffentlichte Meinungen, kennt der Verfasser aber auch. Eher wäre noch möglich eine Kontrolle des Gerätes bezogen auf § 23 Abs. 1 b StVO durchzuführen.

Im Hamburger Abendblatt<sup>26</sup> war zu lesen, dass eine Firma ein Gerät in Amerika entwickelt, mit dem man feststellen kann, ob gerade telefoniert oder »gesimst« wird. ... Sie entwickelt derzeit einen Handydetektor. Die Funktion des Geräts ähnelt den »Radarpistolen«, mit denen die Polizei die Geschwindigkeit von Autos misst. Der Detektor soll Funkfrequenzen ausfindig machen, die bei der Datenübertragung von Handys aus dem Auto heraus gesendet werden. Damit - so die Idee - lässt er nicht nur die Telefonierer, sondern auch die SMS-Schreiber auffliegen, die das Handy während der Fahrt in den Schoß legen und unauffällig tippen... Im Rahmen der Prävention könnte auch eine Bestimmung im POG Rheinland-Pfalz zu Erfolgen führen. Nach § 27 POG, Datenerhebung durch den Einsatz technischer Mittel, ist diese offene Maßnahme zur Gefahrenabwehr auch bei Gefahren, die durch den Straßenverkehr resultieren, möglich. Dabei muss dies im Einzelfall erforderlich sein. Nach Absatz 5 ist die Datenerhebung auch möglich, wenn Dritte unvermeidbar betroffen sind. Die angefertigten Aufzeichnungen sind unverzüglich zu löschen, soweit diese nicht für die Verfolgung von Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten von erheblicher Bedeutung, erforderlich sind. Die Zweckänderung der Daten ist dann im Einzelfall festzustellen und zu dokumentieren. Zu denken wäre hier an Unfallschwerpunkte, bei denen die Unfallursache unklar ist oder klar ist und man hofft, dass die Verkehrsteilnehmer sich durch die Kamera an die Bestimmungen halten.

### **Verkehrsunfälle unter Nutzung von Handy u.a.:**

Eine einfache Recherchemöglichkeit der Polizei um zu ermitteln, dass die Nutzung eines Handy Mitursache bei einem Unfall ist, scheint momentan nicht in allen Bundesländern möglich. Bei den Unfallursachen, die von Polizeibeamten in die Unfallanzeige aufzunehmen sind, ist die Benutzung eines Handys nicht aufgeführt. Entweder muss z. B. ein Geschwindigkeits- (Unfallursache »12« oder »13«, Abstand-, »14« oder »15«) Überhol- (»16« – »22«) oder Vorfahrt/Vorrang-Verstoß (»27« – »32«) festgestellt werden, oder es geht darum, dass das Rechtsfahrgebot (»11«) nicht beachtet wurde, wenn man in den Gegenverkehr gerät. Kann dies nicht nachgewiesen werden,

---

26 <http://www.abendblatt.de/vermishtes/article133655856/Neues-Geraet-soll-SMS-Schreiber-hinterm-Steuer-aufspueren.html>, von nika laurenz

wird die Unfallursache »49«, »sonstige Ursachen«, genommen werden müssen. Die Unfallursache »48«, unzureichend gesicherte Ladung oder Fahrzeugzubehöriteile dürfte nicht die einschlägige Ursache während des Telefonats sein.

Allerdings kann man im Internet Handyunfälle »googeln«. Ausgeworfen wurden z. B. Düsseldorf.<sup>27</sup> Handys und Smartphones gefährden den Straßenverkehr. Darin sind sich Polizei und Wissenschaft einig. Die modernen Smartphones lenkten dabei noch stärker ab als die älteren Modelle. Die Folge: Die Zahl der Unfälle wegen Ablenkung am Steuer steigt.

Für die Polizei ist es in vielen Fällen zwar schwierig nachzuweisen, dass ein Smartphone am Steuer genutzt wurde und dies Grund für einen Unfall ist, so dass es darüber keine validen Zahlen gibt. Dennoch: Zwischen 2008 und 2013 ist die Zahl der Unfälle mit ungeklärter Ursache um 56 % gestiegen.

Tödlicher Autounfall - Frau kracht wegen Whatsapp-Nachricht in Gegenverkehr - tot. Am 17. Februar starb die Türkin Gamze Y. bei einem Verkehrsunfall. Sie geriet in den Gegenverkehr und wurde beim Zusammenprall getötet. Jetzt zeigt sich: Offenbar schaute sie kurz auf ihr Handy. Im Moment des Unfalls ging eine Whatsapp-Nachricht ein. ...Sie will vermutlich gerade die Nachricht lesen, als sie von der Spur abkommt und in einen Landrover im Gegenverkehr kracht. Die junge Frau stirbt noch am Unfallort...<sup>28</sup>

Es war ein ganz normaler Morgen im US-Bundesstaat North Carolina. Die Sonne schien, die 32-Jährige war mit dem Auto unterwegs auf einem Highway und veröffentlichte währenddessen auf ihrem Facebook-Profil ein paar neue Fotos von sich. ...Vermutlich läuft im Radio gegen 8.30 Uhr eines der bekanntesten Lieder der vergangenen Monate. Zumindest denkt Sanford in diesem Moment an »Happy« von Pharrell Williams, und da sie ihr Smartphone während der Fahrt schon mal in der Hand hat, kann sie auch gleich all ihren Facebook-Freunden mitteilen, wie gut sie das Lied findet, denkt sie sich. Post um 8.33 Uhr, Tod um 8.34 Uhr, »The Happy Song makes me HAPPY«, also »Das Lied Happy macht mich fröhlich«, tippt sie auf die Tastatur ihres Telefons. Ob sie das mit einer Hand macht und zumindest noch eine Hand am Lenkrad hat, ist nicht bekannt – allerdings achtet Sanford in diesen Momenten nicht mehr auf die Straße. Um 8.33 Uhr veröffentlicht sie ihre Nachricht auf Facebook, um 8.34 Uhr ist die junge Frau tot.<sup>29</sup>

#### Verkehrsunfälle in Rheinland-Pfalz

Diese Auswertung des Internets sollte für einen Verkehrsgerichtstag nicht das einzige Medium sein. Eine Anfrage bei den Polizeipräsidien im eigenen Bundesland

27 <http://www.wz-newsline.de/home/panorama/handy-am-steuer-zahl-der-unfaelle-steigt-1.1566408>

28 [http://www.focus.de/panorama/welt/schlimmer-autounfall-auf-der-b54-frau-stirbt-wegen-whatsapp-am-steuer\\_id\\_3781646.html](http://www.focus.de/panorama/welt/schlimmer-autounfall-auf-der-b54-frau-stirbt-wegen-whatsapp-am-steuer_id_3781646.html)

29 <http://www.rp-online.de/leben/auto/news/courtney-ann-sanford-stirbt-sekunden-nach-happy-post-bei-auto-unfall-aid-1.4205960>

erbrachte mehrere Unfälle, bei denen die Nutzung des Handys eine Rolle gespielt haben könnte. Die Unfälle liegen dem Verfasser vor, sollen hier absolut anonymisiert dargestellt werden. Bei einem Ereignis gab die Fahrzeugführerin das zu nutzende Handy zu einer Mitfahrerin auf der Rücksitzbank. Dabei musste sich die Fahrerin umdrehen, kam auf den rechten Seitenstreifen, verlor die Kontrolle über das Fahrzeug, schleuderte gegen einen Baum. Sie verlor ihr Leben und die Mitfahrerin wurde schwer verletzt.<sup>30</sup> In einem weiteren Fall war die Fahrzeugführerin gerade dabei eine SMS zu schreiben. Hier kam die Person nach rechts von der Fahrbahn ab. Sie überschlug sich mehrfach mit dem Fahrzeug. Es kam ebenfalls zu tödlichen Verletzungen. Schwere Verletzungen erlitt ein Kraftfahrzeugführer, bei dem Zeugen kurz vor dem Unfall wahrnahmen, dass er mit dem Handy telefonierte. Er kam auf die linke Fahrbahnseite und kollidierte dort mit dem Gegenverkehr. Der Verursacher des Unfalls wurde schwer verletzt, die drei Insassen des Fahrzeugs des Gegenverkehrs leicht. An der Einmündung zu einem Kreisverkehr kollidierte ein wartepflichtiger Pkw-Fahrer mit einem Radfahrer. Der Radfahrer verletzte sich. Ihm gegenüber gab der Pkw-Fahrer an, dass er ihn wegen eines Telefonats übersehen hatte. Bei einem weiteren Unfall hatte der Fahrzeugführer sein Handy in der Hosentasche. Als es klingelte, wollte er es aus der Tasche nehmen. Dabei kam er zunächst nach rechts von der Fahrbahn ab, beim Versuch das Fahrzeug abzufangen, schleuderte er nach links gegen die Mittelschutzplanke und daraufhin wieder nach rechts. Beide Fahrzeuginsassen wurden auf die Fahrbahn geschleudert. Der Fahrer wurde von der nachfolgenden Fahrzeugführerin gestreift. Sowohl Fahrer wie auch Beifahrer erlitten Verletzungen, in Form von Platzwunden und Prellungen. Ebenfalls überschlug sich ein Fahrzeugführer während eines Telefonats. Er erlitt nur leichte Verletzungen. Bei einem Unfall in einem Tunnel kam ein junger Fahrzeugführer aus bisher ungeklärten Gründen in den Gegenverkehr und kollidierte dort mit einem Lkw. Der Fahrzeugführer wurde lebensgefährlich verletzt, der entgegenkommende Lkw-Fahrer schwer. Im Fußraum des lebensgefährlich Verletzten fand man ein Handy, das sichergestellt wurde. Da die Verletzungen des Lkw-Fahrers zunächst nicht bekannt waren und gegen den jungen Fahrer nicht strafrechtlich ermittelt wurde, lehnte die Staatsanwaltschaft das Auslesen des Handy ab. An einem Nachmittag im Mai kam eine Fahrzeugführerin auf einer sehr breiten und übersichtlichen Straße gegen ein korrekt am rechten Fahrbahnrand geparktes Fahrzeug. Die Verursacherin konnte sich nicht erklären, wie es zu dem Unfall kam. Zu einer Handy-Auslesung kam es in dem Fall nicht. Ebenfalls wurde das Handy nicht ausgelesen bei einer ähnlichen Unfallsituation. Hier stieß eine junge Fahrzeugführerin gegen das linke hintere Eck eines weithin sichtbaren, korrekt geparkten Fahrzeugs.

Dem Auslesen des Handy kommt daher eine wesentliche Bedeutung zu. Hier ist an die Bestimmung des § 110 StPO, Durchsicht von Papieren und elektronischen

---

30 dazu auch FN 5, wonach die reine Weitergabe keinen Verstoß darstellt



Speichermedien, zu denken. Allerdings darf dies nur durch die Staatsanwaltschaft oder auf deren Anordnung erfolgen.

Da in einem entsprechenden Verfahren Be- aber auch Entlastendes gesucht werden soll, kann somit im Einzelfall auch eine Nutzung ausgeschlossen werden. So stand in einem Fall einer Geisterfahrerin auf einer BAB in Rheinland-Pfalz die Nutzung des Handys im Raum. Bei dem Unfall kamen drei Personen ums Leben. Bei einem Auslesen konnte man an Daten eines Anrufers gelangen. Über den wurde festgestellt, dass ein Telefonat stattgefunden hat, wohl aber nicht während der Fahrt auf der BAB. So auch in einem weiteren Fall. Auf einer Bundesstraße fuhr Ende Oktober ein Fahrzeugführer unvermittelt auf die Gegenfahrspur und kollidierte mit einem entgegenkommenden Fahrzeug. Der in den Gegenverkehr fahrende Fahrzeugführer erlitt tödliche Verletzungen. Hinter der Windschutzscheibe wurde ein Handy gefunden. Das Auslesen der Daten erbrachte, dass das Handy zum fraglichen Zeitpunkt nicht zum telefonieren genutzt wurde.

Es konnten nicht alle Bundesländer angeschrieben werden, um umfassende Erhebungen durchzuführen. Beispielhaft sollen hier die Polizei Köln und eine Dienststelle aus Niedersachsen genannt werden.

#### Unfälle vom PP Köln

Bei der Polizei Köln gibt es seit einigen Jahren entsprechende Erhebungen. Seit 2014 ist eine Recherche nach Handy-Unfällen dort leichter möglich. Es gab im Jahr 2014 etliche Verkehrsunfälle mit Personenschaden, bei denen das Handy eine Rolle gespielt haben könnte. Auffällig ist, dass dabei eine nicht geringe Zahl von Fußgängerunfällen zu verzeichnen ist. Dabei geht es häufig um das Betreten der Fahrbahn, ohne auf den Verkehr zu achten. Hier wird in erster Linie § 25 StVO nicht beachtet. Die Ursache liegt dabei wohl in dem intensiven Gespräch. Es werden aber auch Unfälle genannt, bei denen Fahrzeugführer in den Gegenverkehr geraten oder ungebremst auf ein Stauende aufgefahren sind. Es wird auch ein Unfall eines Fahrradfahrers erwähnt, der zwar auf eine Verkehrssituation reagieren will, weil er aber nur eine Hand frei hat, kommt er mit seinem Fahrzeug zu Fall. Zu Beginn des Jahres 2014 ging die Polizei in Köln an die Öffentlichkeit und wies die Bevölkerung darauf hin, dass sie nach Rücksprache mit der Staatsanwaltschaft Handy auswertet.<sup>31</sup> Im Vorgriff auf den Bereich der Prävention werden in den Medien auch Unfälle veröffentlicht, bei denen die Nutzung des Handys eine Rolle gespielt hat. Über diese Aufgaben hinaus wird von der Kölner Polizei festgestellt, dass die Nutzung der genannten Geräte im Verkehr zunimmt. An neuralgischen Punkten werden immer wieder von Polizeibeamten in Zivil Zählungen durchgeführt. Dabei steigt die Zahl der Handy-Nutzer als Fahrzeugführer von 2008 bis 2013 stetig. Ebenfalls ist in dieser Zeit die Zahl der Verkehrsunfälle mit unbekannter Ursache stetig gestiegen.

---

31 <http://www.ksta.de/koeln/-handys-toedliche-sms,15187530,26036204.html>

## Unfälle PD Hannover

Auch der Zentrale Verkehrsdienst der Polizeidirektion Hannover macht entsprechende Feststellungen. Von den möglichen Verkehrsunfällen wurden zwei zur Verfügung gestellt. In einem Fall kam ein Fahrzeug auf einer Bundesstraße in einer Kurve in den Gegenverkehr. Dabei starb eine Person und vier Personen, darunter der Unfallverursacher, wurden schwer verletzt. Durch eine Handy-Auslesung wurde festgestellt, dass dieses zwei Minuten vor der polizeilichen Unfallzeit genutzt wurde. Es wurden zwei Gespräche geführt und drei SMS geschrieben. In der Urteilsbegründung hielt der Richter fest: »...aufgrund von zu hoher Geschwindigkeit oder der Nutzung eines Handys die Gewalt über das Fahrzeug verloren und so ...« Die Kollisionsgeschwindigkeit des 01 betrug dabei zwischen 110 und 120 km/h. In einem weiteren Fall kam es auf einer BAB zu einem tödlichen Unfall. Hier schob ein Lkw-Fahrer annähernd ungebremst mehrere Fahrzeuge auf einen Lkw am Stauende. Dabei kamen zwei Personen ums Leben, der Unfallverursacher wurde schwer verletzt. Zunächst wurde davon ausgegangen, dass der Lkw-Fahrer eingeschlafen sei. Im weiteren Verlauf der Ermittlungen wurde das Handy des Lkw-Fahrers in einem aufgeschobenen Pkw gefunden. Hier konnte festgestellt werden, dass der Fahrer kurz vor dem Unfall in sozialen Netzwerken aktiv war.

Es wurden nur Verkehrsunfälle mit Personenschäden in den Ausführungen festgehalten. Die Dunkelziffer insgesamt dürfte entsprechend hoch sein. Notwendig ist daher, eine Sicherstellung des Handys in diesen Fällen und eine Auslesung durch die Staatsanwaltschaft oder auf deren Anordnung. Die §§ 94, 98, 110 StPO sind die Eingriffsbefugnisse, die im Strafverfahren und über § 46 OWiG auch im Ordnungswidrigkeitenverfahren nutzbar sein müssten. Das Problem könnte § 46 Abs. 3 OWiG sein, wonach das Fernmeldegeheimnis im Owiverfahren nicht angetastet werden darf. Ein abgeschlossenes Telefonat fällt allerdings nicht mehr unter diesen Schutz. Hier ist die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme zu prüfen.

## Mögliche Änderungen:

Wenn es darum geht, ein Problem zu minimieren, wird nicht selten der Ruf nach Änderungen laut. Reicht die Bestimmung des § 23 Abs. 1 a StVO in der jetzigen Form aus? Da die Rechtsprechung rund um die Bestimmung enge Grenzen gesetzt hat und somit jegliche Nutzung des Gerätes untersagt ist, sofern man es in die Hand nehmen muss, dürfte dies ausreichen. Auch ein Bußgeld von 60 € und ein Punkt im Fahreignungsregister für einen Normalverstoß kann als ausreichend angesehen werden, denn eine weitere Erhöhung auf 80 € wird eher nicht dazu führen, dass das Verhalten geändert wird. Eine Überlegung wert ist jedoch eine Änderung des Bußgeldkataloges in Bezug auf eine Nutzung mit einer damit einhergehenden Gefährdung oder Schädigung. Hier sieht die Tabelle 4 der BußgeldkatalogVO ein Bußgeld von 75 € (Gefährdung) und 90 € (Schädigung) vor. Ferner bleibt es bei einem Punkt.

Das ist ein Bereich, bei dem man Änderungen anstreben sollte. Ein Bußgeld von bis zu 150 € bei einer Gefährdung und von bis zu 200 € bei einer Schädigung könnte als adäquat angesehen werden, ebenfalls dass in dem Fall ein Fahrverbot ausgesprochen wird. Bei der Schädigung sollte auch noch die Anlage 13 zur FeV geändert werden, so dass dies ein Verstoß wäre, der mit 2 Punkten gehandelt werden könnte. Für die Anlage 12, Bewertung von Verstößen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe, könnte auch bei einem folgenlosen Verstoß eine Aufnahme in den Katalog der schwer wiegenden Verstöße überdacht werden. Diese Überlegung rührt daher, dass aufgrund einer im Verlauf des Textes noch genannten Umfrage 41 % der 18-29-Jährigen das Smartphone für Textnachrichten während der Fahrt nutzen.

### **Prävention:**

In Niedersachsen läuft, initiiert von der Landesverkehrswacht<sup>32</sup>, eine Präventionsaktion »Tippen tötet«. Mit einem entsprechenden Logo und Bannern wird auf das Problem des Tippen am Steuer aufmerksam gemacht. Ein Pkw, ein Handy und ein weinender Smiley sollen dafür sorgen, dass das Tippen während der Fahrt zu unterlassen ist.

Auch der DVR warnt mit einer Pressemitteilung vom 04.11.2014.<sup>33</sup> Ferner verweist er auf eine Studie, wonach Aufklärung das Unfallrisiko halbiert.<sup>34</sup> Wo sollte hier Prävention ansetzen. In einer Forsa-Umfrage für die Cosmos-Versicherung wurde festgestellt: ... viele junge Autofahrer verstoßen gegen die Handyverbotsregel, indem sie während der Fahrt Textnachrichten lesen oder schreiben. Insgesamt trifft das auf 41 Prozent der 18- bis 29-jährigen Autofahrer zu, ergab diese Umfrage im Auftrag der Versicherungsgesellschaft CosmosDirekt. Dagegen gaben 77 Prozent der 30- bis 44-Jährigen sowie mehr als 90 Prozent der über 45-jährigen Befragten an, während der Fahrt nie eine Textnachricht zu schreiben oder zu lesen<sup>35</sup>. Die Nutzung des Handy im Straßenverkehr ist nicht nur ein deutsches Problem. Auch in den USA hat dessen Nutzung Auswirkungen auf den Straßenverkehr, wie dies im Beispiel<sup>36</sup> oben gezeigt wurde. Der deutsche Filmemacher Werner Herzog, der seit vielen Jahren in den USA lebt, hat eine Dokumentation über das Phänomen, Handy und Verkehrsunfälle gedreht. Dieser Beitrag wurde nach Information der Plattform »youtube« bis Ende November 2014 über 3.000.000 Mal angeklickt. Dabei haben sich über 12.700 mit Daumen nach oben positioniert, 638 Daumen zeigen nach unten. Herr Herzog lässt in dem Film Unfallverursacher, Opfer und Angehörige zu Wort kommen. Diese Art der Präventionsarbeit ist nicht neu. Das Modell

32 <http://www.landesverkehrswacht.de/presse/aktuelle-pressemitteilungen/tippen-toetet.html>

33 <http://www.dvr.de/presse/informationen/foto/3992.htm>

34 <http://www.dvr.de/aktuelles/welt/3990.htm>

35 [http://www.all-in.de/nachrichten/deutschland\\_welt/boulevard/Umfrage-Viele-junge-Autofahrer-simsen-am-Steuer;art15814,1741912](http://www.all-in.de/nachrichten/deutschland_welt/boulevard/Umfrage-Viele-junge-Autofahrer-simsen-am-Steuer;art15814,1741912)

36 aaO, FN 28

Crash-Kurs NRW, das in ähnlicher Form auch bei der rheinland-pfälzischen Polizei genutzt wird, möchte den Zuschauern das emotionale Empfinden von Personen zeigen und fühlbar machen, die an einer Unfallstelle, sei es als Polizeibeamter, Notarzt oder Rettungsassistent, Feuerwehrmitarbeiter oder Notfallseelsorger, arbeiten müssen. Letztendlich geht es darum, jemanden durch diese Art der Problemdarstellung zum Nachdenken anzuregen und eine Verhaltensänderung zu erreichen. Hier können auch Unfälle, bei denen die Handy-Nutzung mitursächlich war, vorgestellt werden. Auch die Polizei Niedersachsen ist in dem Bereich der Jungen Fahrer aktiv. Dort wird die Handy-Problematik ebenfalls thematisiert. Die Aktion nennt sich: »Abgefahren, wie krass ist das denn«.

Zu der Problematik »SMS« findet man bei youtube einen weiteren Film<sup>37</sup>. Auf der Kinoleinwand läuft ein Spot, bei dem ein Fahrzeugführer auf einer Landstraße unterwegs ist. Auf der Straße ist sonst niemand zu sehen. Die Kinobesucher werden mit einer Meldung auf ihr Handy kontaktiert. Sie blicken nach unten. Plötzlich knallt es im Kinosaal, denn der Fahrzeugführer fuhr nun gegen einen Baum. Die Kinobesucher blicken nach oben und werden mit der Nachricht, dass die Nutzung von Mobiltelefonen der häufigste Grund für tödliche Unfälle ist, konfrontiert. Die Botschaft, der Blick gehört auf die Fahrbahn und nicht aufs Handy.

Wenn man bedenkt, dass gerade junge Menschen der Versuchung Handy-Nutzung auch im Straßenverkehr erliegen, ist es notwendig frühzeitig auf sie einzuwirken. Hier wird man sicherlich an die Schule denken dürfen. Die Kultusministerkonferenz (KMK) hat dazu allgemeine Feststellungen getroffen. Auch in den Klassenstufen 11-13 bzw. in der Berufsausbildung ist Verkehrssicherheitsarbeit ein Thema.<sup>38</sup> Die Berechnung von Strecken bei gefahrenen Geschwindigkeiten, und der Blick ist nicht auf die Fahrbahn gerichtet, kann im Fach Mathematik mit Weg-Zeit-Berechnung in Verbindung gebracht werden. Auch im Deutschunterricht, z. B. bei dialektischen Aufsätzen, kann man sich mit entsprechenden Themen der Problematik nähern. Sehr wichtig ist, diese Thematik umfassender im Fahrschulunterricht zu behandeln. Dabei zeigt ein Blick in den Straßenverkehr, dass auch immer wieder Fahrlehrer während der Ausbildungsfahrt telefonieren. Die Rechtsprechung war dabei bisher noch uneinheitlich. Sieht das OLG Düsseldorf<sup>39</sup> darin keinen Verstoß, weil entgegen § 2 Abs. 15 StVG der Fahrlehrer in Sinne der StVO kein Fahrzeugführer ist, hat das OLG Bamberg<sup>40</sup> und das OLG Karlsruhe<sup>41</sup> dazu eine andere Auffassung. Der BGH<sup>42</sup> hat dazu entschieden und sich der Meinung des OLG Düsseldorf angeschlossen, so dass

37 <https://www.youtube.com/watch?v=3N6Nhqz67Q>

38 [http://www.kmk.org/fileadmin/veroeffentlichungen\\_beschluesse/1972/1972\\_07\\_07-Mobilitaets-Verkehrserziehung.pdf](http://www.kmk.org/fileadmin/veroeffentlichungen_beschluesse/1972/1972_07_07-Mobilitaets-Verkehrserziehung.pdf) (Empfehlungen zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule)

39 OLG Düsseldorf, 4.7.2013, IV-1-RBs 80/13, NZV 2014, 328; mit Anmerkung Ternig

40 OLG Bamberg, 24.3.2009, 2 Ss OWi 127/09, NJW 2009, 2393

41 OLG Karlsruhe, 20.2.2014, 3 SsRs 607/13, ADAJUR

42 BGH, 23.09.2014, 4 StR 92/14, ADAJUR

die Richter keinen Verstoß erkennen, sofern der Fahrlehrer nicht eingreifen muss, zumindest bei einem Fahrschüler, der »schon« sechs Fahrstunden hat.

### **Zusammenfassung:**

Abschließend kann festgehalten werden, dass die Bestimmung des § 23 Abs. 1 a StVO in der bestehenden Form häufig nicht beachtet wird. Woran das liegt, dürfte viele Ursachen haben. Wesentlich ist der Umgang mit den Geräten in vielen Lebenssituationen, so dass dies zur Normalität in Leben gehört und vor dem Straßenverkehr, sei es die Nutzung durch Fahrzeugführer oder auch Fußgänger, nicht halt macht. Die Kontrollmöglichkeiten sind begrenzt. Für andere Fahrzeugführer, die unter § 8 BoKraft subsumiert werden können, gibt es weitergehende Bestimmungen, die wohl kaum überwacht werden. In der Verordnung werden auch Fahrgäste angesprochen. Ob § 36 Abs. 5 StVO rund um Handy-Kontrollen erweitert werden sollte, müsste in eine Diskussion gebracht werden, die jetzige Formulierung dürfte eine verdachtsunabhängige Kontrolle nicht möglich machen. Dass sich eine Vielzahl von Unfällen auch wegen der Handy-Nutzung ereignen, dürfte nachzuweisen sein. Hierzu muss das Handy im Sinne des § 110 StPO beim Straftatverdacht überprüft werden können. Ob über § 46 OWiG die Nutzung des § 110 StPO auch in Owi-Verfahren möglich ist, sollte geprüft werden. Handy-Unfälle sind keine Einzelfälle. Möglicherweise reicht schon die Anwendung des § 94 StPO um dem Polizeibeamten die Möglichkeiten einzuräumen, am Gerät direkt nachzuschauen, ob es zur Tatzeit genutzt wurde. Eine Durchsuchung des Fahrzeugs wäre nach § 102 StPO zu begründen.

Der Präventionsarbeit kommt wesentliche Bedeutung zu. Aufklären aber auch überwachen, damit eine generalpräventive Wirkung erzielt wird, ist unabdingbar, um dem Problem zu begegnen. Ob eine technische Umrüstung von Fahrzeugen zu empfehlen ist, wonach die Nutzung des Handy zur Telekommunikation im Fahrzeug nicht möglich sein dürfte, kann sehr kritisch hinterfragt werden, denn dann könnte auch eine Nutzung durch Beifahrer und andere nicht möglich sein. § 8 BOKraft verbietet dies für das Betriebspersonal im Linien- und Obus-Verkehr. Auch Fahrgästen ist eine Nutzung von Tonrundfunk- und Tonwiedergabegeräten untersagt, wenn der Fahrer oder andere Fahrgäste gestört werden können. Ob ein Nutzungsverbot während der Teilnahme als Fußgänger Einzug in die StVO halten sollte, müsste diskutiert werden. Blicke bei einer Einführung die Überwachung dieser Bestimmung. Ähnlich der Überwachung des ruhenden Verkehrs könnten hier die Aufgaben mit auf die örtlichen Ordnungsbehörden übertragen werden.

Bedanken möchte ich mich bei Frau Katrin Lellmann Dozentin im Fach Eingriffsrecht an der Hochschule der Polizei in Rheinland-Pfalz und den Polizeibeamten des Landes Rheinland-Pfalz, die mir die Verkehrsunfälle für diesen Beitrag zur Verfügung gestellt haben. Genau so bei Herrn Ernst Klein vom PP Köln und Herrn Dirk Lüders von der PD Hannover und Herrn Klaus Lott vom PP Karlsruhe, die mir ebenfalls behilflich waren.



## **Weniger Verkehrssicherheit durch moderne Kommunikationstechnologien?**

**Prof. Dr. phil. Mark Vollrath**

**Lehrstuhl für Ingenieur- und Verkehrspsychologie, Technische Universität Braunschweig**

### **Hintergrund und Fragestellungen**

In den letzten beiden Jahrzehnten hat sich die Verfügbarkeit von modernen Kommunikationstechnologien exponentiell entwickelt. Nach einer Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes (Statistisches Bundesamt, 2013) besaßen 90% der privaten Haushalte in Deutschland Anfang 2012 mindestens ein Mobiltelefon. Im Jahr 2000 waren es noch lediglich 30% der Haushalte gewesen. Ein wesentliches Merkmal dieser Entwicklung ist, dass damit eine Kommunikation nicht nur zu Hause oder am Arbeitsplatz ermöglicht wird, sondern mobil und damit auch während der Teilnahme am Verkehr. Insbesondere sind Kommunikationstechnologien auch während der Fahrt im Pkw verfügbar und werden vermutlich auch von Fahrern während der Fahrt genutzt.

Dabei soll der Begriff »Kommunikationstechnologien« nicht nur das Mobiltelefon oder Smartphone umfassen, das Telefonieren, Textbotschaften senden und empfangen, und die Internetnutzung beinhaltet. Auch für fest im Fahrzeug verbaute Systeme ermöglichen Kommunikationstechnologien die Bereitstellung und Nutzung neuer Arten von Informationen zum Beispiel im Navigationssystem, beim Abruf von Fahrzeuginformationen aber auch im Unterhaltungsbereich. Schließlich spielen diese Technologien auch immer mehr eine Rolle im Bereich von Fahrerassistenzsystemen. Eine wesentliche Frage des vorliegenden Beitrags ist daher, auf welche Art und mit welchen Systemen Kommunikationstechnologien im Fahrzeug genutzt werden, um so die Systeme zu identifizieren, die aus der Sicht der Verkehrssicherheit besonders relevant sind.

Aus verkehrspsychologischer Sicht entspricht eine Nutzung von Kommunikationstechnologien während der Fahrt einer Doppelaufgabe: Während des Fahrens mit seinen teilweise hohen Anforderungen an Wahrnehmung und Aufmerksamkeit, an Entscheidungen über notwendige Handlungen, deren Planung und Ausführung

kommen durch die Kommunikation zusätzliche Anforderungen hinzu. Nach aktuellen Modellen der Unfallentstehung (z.B. das Task-Capability-Interface-Modell von Fuller, 2005) können diese dazu führen, dass die aktuell verfügbaren Fähigkeiten des Fahrers («Capabilities») nicht mehr ausreichen, um die Fahraufgabe («Task») sicher auszuführen. Damit verliert der Fahrer im Extremfall die Kontrolle über das Fahrzeug, sodass ein Unfall wahrscheinlich wird. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, inwieweit und wie häufig durch die Nutzung von Kommunikationstechnologien während der Fahrt solche Überforderungssituationen entstehen und wie häufig diese zu Unfällen führen, die ohne die Nutzung der Technologien nicht passiert wären. Es stellt sich also die Frage, ob die Verkehrssicherheit in diesem Sinne durch moderne Kommunikationstechnologien beeinträchtigt wird.

Diese scheinbar einfache Frage ist nicht ganz so einfach und eindeutig zu beantworten. Ein wesentliches Problem liegt in der Erfassung der dazu notwendigen Daten. Teilweise liegen Informationen aus anderen Ländern vor, in denen allerdings sowohl Verkehr als auch die Kultur (insbesondere der Umgang mit Technologien) anders sind als in Deutschland. Für Deutschland ist die Datenlage bislang unbefriedigend, was allerdings teilweise auch in der Schwierigkeit begründet ist, diese Daten zuverlässig und repräsentativ zu erheben. Ein weiteres zentrales Problem liegt in der Bewertung, inwieweit eine Ablenkung von der Fahraufgabe tatsächlich zu einer Erhöhung des Unfallrisikos führt. Einerseits ist das Fahren in vielen Situationen für den geübten Fahrer so einfach, dass zusätzliche Nebentätigkeiten nicht unbedingt zu einer Überforderung führen müssen. Zum anderen können geübte Fahrer möglicherweise gut abschätzen, in welchen Situationen eine Ablenkung zu tolerieren ist und wann nicht. Damit sind die Nutzung und die dadurch bedingte Ablenkung von der Fahraufgabe nicht unmittelbar gleichzusetzen mit einer substanziellen Gefährdung der Verkehrssicherheit.

Der erste wesentliche Schritt zur Beantwortung der Frage nach der Bedeutung von Kommunikationstechnologien im Fahrzeug für die Verkehrssicherheit ist damit ein methodischer. Der folgende Abschnitt stellt die entsprechenden Probleme und Lösungsansätze kurz dar.

### **Methodik – wie kann diese Frage beantwortet werden?**

Die Frage nach der Verkehrssicherheit beinhaltet zwei Aspekte des Unfallrisikos:

- a) Wie verändert sich das Risiko, einen Unfall zu verursachen, durch die Nutzung von Kommunikationstechnologien im Vergleich zu Fahrten ohne diese Nutzung?
- b) Wie häufig setzen sich Fahrer diesem erhöhten Unfallrisiko aus bzw. um welchen Anteil aller Unfälle handelt es sich, die durch die Nutzung von Kommunikationstechnologien verursacht wurden?

Der erste Punkt wird methodisch durch die Berechnung eines **relativen Risikos** untersucht. Zur Berechnung des relativen Risikos wird der prozentuale Anteil von Unfällen, bei denen Kommunikationstechnologien genutzt wurden, an allen



Unfällen ins Verhältnis gesetzt zu dem prozentualen Anteil von Fahrten mit Nutzung von Kommunikationstechnologien an allen Fahrten. Als Formel:

$$RR = \frac{\% \text{ Unfälle mit KT}}{\% \text{ Fahrten mit KT}}$$

Dabei entspricht »RR« dem relativen Risiko, dass durch die Nutzung von Kommunikationstechnologien (»KT«) entsteht. Wenn also bei 20% aller Unfälle festgestellt werden würde, dass der Fahrer direkt vor dem Unfall telefoniert hat, dagegen bei unfallfreien Fahrten nur 2% der Fahrer in vergleichbaren Situationen telefonieren, so wäre das  $RR = 20/2 = 10$ . Dies würde bedeuten, dass das Risiko für einen Unfall durch das Telefonieren um das 10fache ansteigt. Wenn dagegen die unfallfreien Fahrer in 40% der vergleichbaren Situationen telefonieren, so wäre das  $RR = 20/40 = 0.5$ . In diesem Fall würde das Telefonieren das Unfallrisiko halbieren. Anstelle des relativen Risikos wird häufig das Odds Ratio (OR) als Verhältnis von Chancen berechnet, das inhaltlich vergleichbar zu interpretieren ist.

Das Beispiel und die Berechnungsformel machen deutlich, dass eine Untersuchung der Nutzung von Kommunikationstechnologien direkt vor dem Unfall noch keine Aussage darüber erlaubt, inwieweit diese Nutzung den Unfall verursacht hat. Vielleicht wäre der Unfall ja auch geschehen, wenn der Fahrer diese Technologien nicht genutzt hätte. Nur durch den Vergleich mit unfallfreien Fahrten ist eine Aussage darüber möglich, ob die Nutzung unverhältnismäßig häufig vor dem Unfall auftritt. Da die Nutzungshäufigkeit vermutlich von situativen Umständen (Tageszeit, Fahrtzweck, Verkehrsdichte usw.) und Eigenschaften der Person (Alter, Geschlecht, aktueller Zustand wie z.B. Langeweile) abhängt, muss weiter sichergestellt sein, dass bei dem Vergleich von Unfällen und Fahrten auch vergleichbare Umstände vorliegen und ähnliche Personen untersucht werden.

Selbst wenn man bei einer entsprechend gut durchgeführten Studie (z.B. einer Fall-Kontroll-Studie) ein durch die Nutzung von Kommunikationstechnologien erhöhtes Unfallrisiko feststellt, bleibt weiter zu klären, welcher Anteil von Unfällen auf diese Weise verursacht wird. Bei einem 20fach erhöhten Unfallrisiko, das aber nur 0.01% aller Unfälle betrifft, wäre zu diskutieren, welchen Aufwand an Maßnahmen angesichts der geringen zahlenmäßigen Relevanz dies rechtfertigen würde. Dies ist mit dem zweiten oben genannten Punkt angesprochen. Beim **attributablen Risiko** geht es zunächst darum, welcher Teil der Unfälle mit Nutzung von Kommunikationstechnologien durch diese Nutzung bedingt ist. Dabei wird berücksichtigt, dass Unfälle ja auch ohne diese Nutzung geschehen und die Unfallzahlen um dieses »Grundrisiko« bereinigt. Diese Anzahl kann dann auch auf alle Unfälle bezogen werden. Die Aussage ist dann: Welcher Teil aller Unfälle ist tatsächlich durch die Nutzung von Kommunikationstechnologien verursacht worden? Mit diesem attributablen Risiko kann damit die Relevanz eines Risikofaktors im Hinblick auf die Verkehrssicherheit bewertet werden.

Diese Berechnungen setzen allerdings voraus, dass entsprechende Informationen über die Nutzung von Kommunikationstechnologien direkt vor dem Unfall und unter vergleichbaren Umständen bei den Fahrten vorliegen. Bei Fall-Kontroll-Studien wird typischerweise nach dem Unfall eine Untersuchung der möglichen Ursachen vorgenommen. Man muss damit im Nachhinein feststellen, ob vor dem Unfall eine Kommunikationstechnologie genutzt wurde. Dies ist über eine Befragung der Unfallverursacher dann möglich, wenn diese nicht beim Unfall getötet wurden. Allerdings ist zu vermuten, dass bei einer Befragung nur ein geringer Teil der Fahrer eine Ablenkung durch diese Technologie zugeben wird, um sich nicht selbst zu belasten. Hinzu kommt, dass bei traumatischen Ereignissen wie Unfällen die Umstände direkt vor dem Unfall nur schlecht erinnert werden können. Wünschenswert wäre es damit, die Nutzung von Kommunikationstechnologien im Fahrzeug ständig aufzuzeichnen, um nach Unfällen auf diese Informationen zugreifen zu können. Prinzipiell einfach sind diese Informationen für das Telefonieren zu erheben, da die Betreiber die Zeitpunkte und Dauern von Verbindungen aufzeichnen. Entscheidend wichtig ist es dann, den Zeitpunkt des Unfalls richtig einzuschätzen, da häufig direkt nach einem Unfall telefoniert wird, um Hilfskräfte und Polizei zu informieren (s.u.). Bei im Fahrzeug integrierten und über das Fahrzeug bedienbaren Kommunikationstechnologien könnten die Bedienhandlungen des Fahrers relativ einfach kurzfristig gespeichert werden, um sie im Falle eines Unfalls verfügbar zu haben. Schwieriger ist es bei mobilen Geräten wie z.B. Smartphones oder Navigationssystemen, bei denen die Zeitpunkte von Eingaben momentan nicht registriert werden. Festzuhalten bleibt:

- Die Bestimmung der Nutzung von Kommunikationstechnologien direkt vor einem Unfall ist prinzipiell technisch zwar relativ einfach möglich, in vielen Fällen (z.B. Textbotschaften, Bedienung von Navigationsgeräten) aber momentan nicht zuverlässig zu erfassen.

Die prinzipielle Machbarkeit einer solchen Aufzeichnung wurde im Rahmen von Naturalistic Driving Studies (z.B. Klauer et. al., 2006) gezeigt. In diesen Studien werden Fahrdaten bei alltäglichen Fahrten erhoben und Fahrer und Umwelt zusätzlich über Videokameras beobachtet. Bei der Untersuchung von Klauer et al. (2006) von 103 Fahrzeugen mit 109 Fahrern über ein Jahr hinweg fanden sich 69 Unfälle (was deutlich mehr als erwartet waren). Allerdings ist diese Anzahl relativ klein, sodass nur schwer signifikante Ergebnisse nachzuweisen sind.

Etwas einfacher gestaltet sich die Datenerhebung bei unfallfreien Fahrten. Wenn Fahrer direkt nach dem Anhalten befragt werden, können sie zumindest über die letzte Zeit der Fahrt recht zuverlässige Angaben machen (s. Huemer & Vollrath, 2012). Da die Nutzung von Kommunikationstechnologien streichen folgenlos war, muss diese gegenüber den Interviewern auch nicht verschwiegen werden. Schätzungen der Dauer der Tätigkeiten sind allerdings sicherlich fehlerbehaftet. Weitere Möglichkeiten sind die Beobachtungen von Fahrern von außen durch Video oder Fotos, wodurch zumindest einige der Nutzungen (Telefonieren mit dem Handy am Ohr, Textbotschaften im Smartphone tippen, Navigationssystem per Touchscreen bedienen usw.) zu erkennen sind. Eine objektive und zuverlässige Erfassung wäre

dadurch relativ einfach möglich. Weiter könnte eine direkte Erfassung im Fahrzeug durchgeführt werden. Auch dies wurde im Rahmen der Naturalistic Driving Studies gezeigt. Da unfallfreie Fahrten die überwiegende Anzahl der Beobachtungen in diesem Rahmen darstellen, lassen sich so relativ schnell repräsentative Daten erheben. Diese Daten für sich ermöglichen es, die Häufigkeit der Nutzung der verschiedenen Kommunikationstechnologien im Verkehr zu beschreiben. Eine Bewertung der Ablenkungswirkung oder Gefährlichkeit ist damit allerdings noch nicht möglich. Das heißt:

- Die Information über die Nutzung von Kommunikationstechnologien im unfallfreien Verkehr ist prinzipiell relativ einfach zu erheben. Allerdings liegen für Deutschland bislang nur wenige entsprechende Erhebungen vor (s.u.).

Da sich die Erhebung bei Unfällen so schwierig gestaltet, wird häufig versucht, über experimentelle Untersuchungen im Fahrsimulator die Ablenkungswirkung der Nutzung von Kommunikationstechnologien zu beschreiben. Wenn man dann über Informationen über die Nutzung der Technologien im unfallfreien Verkehr verfügt, versucht man daraus die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit abzuschätzen. Diese Abschätzung ist aus mehreren Gründen problematisch:

(1) In der Regel werden die Probanden instruiert, die Technologien so häufig wie sicher möglich zu nutzen. Da im Fahrsimulator keine echte Gefahr besteht und man den Instruktionen der Versuchsleiter folgen will, werden die Technologien in einem Umfang genutzt, der nicht den normalen Nutzungsgewohnheiten entspricht. Damit werden die Auswirkungen auf das Fahrverhalten sowohl von der Stärke als auch der Häufigkeit überschätzt. Die gefundenen Wirkungen sind als Ablenkungspotenzial zu interpretieren (»wenn man diese Technologien in einem untypischen und unvernünftigen Maß während der Fahrt nützen würde, dann...«).

(2) In der Regel werden im Fahrsimulator Veränderungen des Fahrerhaltens erfasst, nicht aber Unfälle. Die Spurhaltung wird weniger genau, auf Verkehrszeichen wird langsamer reagiert, kritische Objekte werden später bemerkt. Obwohl es plausibel erscheint, dass derartige Beeinträchtigungen der fahrerischen Leistung das Unfallrisiko erhöhen könnten, muss dieser tatsächliche Zusammenhang erst nachgewiesen werden. Zum Beispiel wird sich auf weitgehend geraden Bundesstraßen mit wenig Verkehr und ausgebauten Banketten eine schlechtere Spurhaltung kaum auswirken. Da der Zusammenhang zwischen Parametern der fahrerischen Leistung und dem Unfallrisiko bislang nicht bekannt ist, ist eine wirkliche Vorhersage auf das Unfallrisiko aufgrund von Leistungsveränderungen problematisch. Allerdings liegen aus dem Bereich der Alkoholwirkungen entsprechende Vergleiche von Unfallrisiko und Beeinträchtigungen der fahrerischen Leistung vor (z.B. Schnabel, 2011), die für eine vorsichtige Einschätzung genutzt werden können (s.u.).

(3) Im realen Verkehr verändern Fahrer ihr Verhalten, wenn sie Kommunikationstechnologien nutzen bzw. nutzen diese Technologien nur dann, wenn sie die Situation für einfach und beherrschbar halten. Beim Telefonieren wird häufig langsamer gefahren (z.B. Alm & Nilsson, 1994; Brown, Tickner & Simmonds, 1969; Green, Hoekstra & Williams, 1993). An schwierigen Stellen einer Fahrtstrecke wird die

Beschäftigung mit Nebenaufgaben unterbrochen, an einfachen wieder aufgenommen (z.B. Metz, Schömig & Krüger, 2011). Wenn dies in Fahrstudien nicht zugelassen wird (z.B. indem die Geschwindigkeit fest vorgegeben wird und die Probanden gebeten werden, möglichst häufig die Kommunikationstechnologien zu nutzen), werden die Ablenkungswirkungen überschätzt und sind wie in Punkt (1) nur als Ablenkungspotenzial zu interpretieren.

Insgesamt bedeutet dies für die Abschätzung des durch Nutzung von Kommunikationstechnologien bedingten Unfallrisikos mit Hilfe von experimentellen Fahrstudien:

- Simulatorstudien sind geeignet dazu, dass Ablenkungspotenzial der Nutzung von Kommunikationstechnologien zu beschreiben. Ein direkter Schluss auf das dadurch veränderte Unfallrisiko ist momentan nicht möglich. Entsprechende Abschätzungen durch Vergleiche mit anderen Einflussgrößen wie z.B. Alkohol sind plausibel, sollten allerdings mit Vorsicht interpretiert werden. Allerdings ist der Vergleich verschiedener Technologien oder Bedienmöglichkeiten im Hinblick auf das Ablenkungspotenzial dadurch sehr gut möglich.

Diese methodischen Vorbemerkungen machen deutlich, wie schwierig eine abschließende Beurteilung der Auswirkung von Kommunikationstechnologien auf die Verkehrssicherheit momentan ist. Von da her ist die Frage im Titel dieses Beitrags zumindest teilweise eine echte und keine rhetorische Frage. Auf der anderen Seite liegt bereits eine ganze Reihe von Informationen vor, die zumindest eine vorsichtige Beurteilung einzelner Kommunikationstechnologien erlauben. Vor dem Hintergrund der eingangs dargestellten Zunahme der Nutzung derartiger Technologien erscheint es auch bei einer noch unsicheren Datenlage notwendig, Gegenmaßnahmen zu erarbeiten. Im schlimmsten Fall wird dadurch die Verkehrssicherheit nicht so stark verbessert, wie man es erhofft hätte. Im besten Fall kann eine zunehmende Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit so frühzeitig vermieden werden.

### **Welche Kommunikationstechnologien werden wie häufig im Fahrzeug genutzt?**

In Braunschweig wurde 2009 eine Pilotstudie im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (bst) durchgeführt (Huemer & Vollrath, 2012), bei der 289 Fahrer auf Raststätten an Autobahnen und innerstädtischen Parkplätzen an Einkaufszentren direkt nach dem Anhalten angesprochen und über die letzte halbe Stunde ihrer Fahrt befragt wurden. Dabei waren auch 91 Lkw-Fahrer enthalten. Für ein Projekt der UDV (Vollrath, Huemer, Nowak & Pion, 2014) wurden die Ergebnisse hinsichtlich der Nutzung von Kommunikationstechnologien ausgewertet. Abbildung 1 zeigt, welcher Anteil der Fahrer verschiedene Technologien während der letzten halben Stunde genutzt hatten. Am häufigsten wurden Audiogeräte bedient (34%), gefolgt vom Telefonieren (20%), wobei ca. die Hälfte der Personen eine Freisprechanlage nutzte. Weitere 4% hatten Heizung oder Lüftung bedient (Klima), 3% das

Navigationssystem, 1% eine SMS geschrieben oder gelesen und 1% den Laptop genutzt.

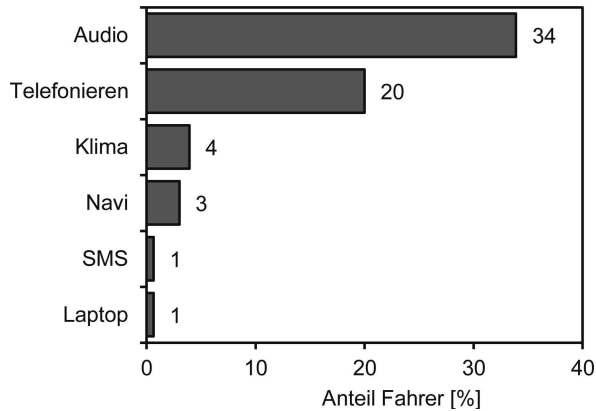


Abb. 1: Anteil der Fahrer, die angaben, in der letzten halben Stunde ihrer Fahrt die entsprechende Technologie genutzt zu haben (Befragung 2009 in Braunschweig, nach den Daten von Vollrath et al., 2014).

Damit zeigt sich für die Nutzung von Audiofunktionen im Fahrzeug eine recht große Häufigkeit, wobei die Dauer dieser Bedientätigkeiten relativ kurz ist. Nach der Studie hatte jeder fünfte Fahrer in der letzten halben Stunde telefoniert, so dass dies sicherlich eine weitere relevante Bedientätigkeit ist. Die Nutzung des Navigationssystems während der Fahrt und auch das Schreiben und Lesen von SMS fanden sich deutlich seltener mit 3% bzw. 1% der Fahrer. Bei der Interpretation dieser Ergebnisse ist allerdings zu berücksichtigen, dass hier sowohl Lkw- als auch Pkw-Fahrer enthalten sind, außerdem Autobahnfahrten und Stadtfahrten, und dass die Stichprobe insgesamt relativ klein ist, sodass keine weitere Differenzierung der Ergebnisse möglich war. Allerdings zeigte die Studie, dass diese Arten von Informationen mit relativ geringem Aufwand zu erheben wären. Gerade vor dem Hintergrund der eingangs dargestellten Entwicklung der Nutzung von Kommunikationstechnologien ist zu vermuten, dass die Anteile 5 Jahre später in 2014 deutlich größer ausfallen würden. Dies sollte dringend untersucht werden, um mögliche Gefährdungen frühzeitig zu erkennen.

Eine weitere Befragungsstudie wurde von Kubitzki (2011) in Österreich, der Schweiz und Deutschland mit 600 Fahrern durchgeführt, wobei allerdings unabhängig von einer konkreten Fahrt die Häufigkeit nur allgemein und kategoriell (z.B. »ich fahre nie mit ...«, »selten« usw.) erfasst wurde. Es wird beschrieben, wie viele Fahrer zumindest selten bestimmte Tätigkeiten durchgeführt hatten. Abbildung 2 zeigt die Ergebnisse. Entsprechend der etwas anderen Art der Befragung liegen die Prozentsätze insgesamt höher. Auffällig ist die häufigere Nutzung des Navigationsgeräts, wobei

die Angaben bei dieser Art der Befragung vermutlich so zu werten sind, dass sie auf die Gelegenheiten bezogen werden, bei denen das Navigationssystem überhaupt genutzt wird. Die Häufigkeit des Telefonierens liegt hier etwa doppelt so hoch, und SMS lesen oder schreiben ist etwa halb so häufig wie Telefonieren. Nach dieser Studie sind Textbotschaften deutlich häufiger, was zum Teil durch den späteren Befragungszeitpunkt und/oder die Art der Befragung erklärt werden kann.

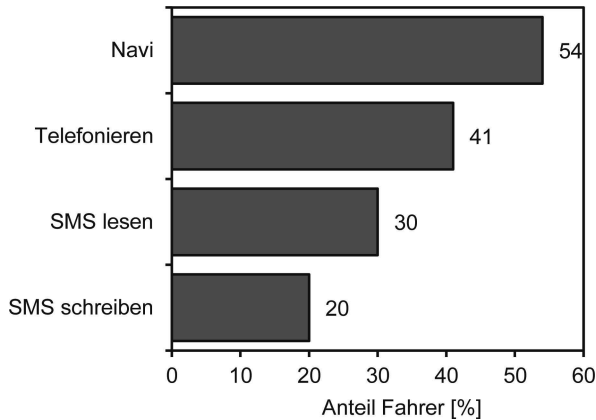


Abb. 2: Anteil von Fahrern, die bei der Fahrt selten oder häufiger die dargestellten Kommunikationstechnologien nutzen (nach Kubitzki, 2011).

Metz, Landau, Hargutt und Neukum (2013) berichten die Ergebnisse einer Naturalistic Driving Study aus Deutschland. Von 47 Fahrern wurden über 3 Monate Daten erhoben, wobei gleichzeitig auch Fahrerassistenzsysteme in den Fahrzeugen verbaut waren. Bei der Analyse zeigte sich, dass die Beschäftigung stark von der Anwesenheit von Beifahrern abhängt. Ohne Beifahrer wurde 10% der Zeit mit der Freisprechanlage telefoniert, mit Beifahrer nur etwa 2%. Die Werte für Fahrzeugbedienung waren 4% bzw. 1.5%. Ein Handy wurde 4% bzw. 1% der Zeit bedient (vermutlich inklusive SMS), und knapp 2% bzw. 1% gesprochen. Knöpfe am Lenkrad, Elemente der Mittelkonsole und andere technische Geräte wurden in weniger als 1% der Fahrtzeit genutzt. Die mittlere Dauer von Gesprächen mit der Freisprechanlage war etwa 200 Sekunden und mit dem Handy 160 Sekunden. Die Bedienung des Handys dauerte im Mittel etwa 50 Sekunden, mit anderen technischen Geräten unter 20 Sekunden.

Fasst man diese Ergebnisse zusammen, so zeigt sich für die Nutzung von Kommunikationstechnologien beim Autofahren in Deutschland:

- Die Datenbasis für eine Abschätzung der Nutzungshäufigkeit ist sehr klein, wobei diese sich vermutlich in den letzten Jahren stark verändert hat. Von da her wäre es dringend notwendig, weitere, aktuelle Daten zu erheben.

- Die Bedienung von Musikgeräten geschieht bei der Fahrt sehr häufig, wobei diese Bedienhandlungen vermutlich relativ kurz sind.
- Es wird sehr häufig beim Fahren telefoniert, wobei zwar viele Fahrer eine Freisprechanlage nutzen, die direkte Nutzung von Handys und Smartphones aber immer noch sehr häufig ist.
- Wenn Navigationsgeräte genutzt werden, werden diese vermutlich auch relativ häufig während der Fahrt bedient. Vermutlich wird eine Sprachbedienung dabei relativ selten genutzt.
- Kommunikation mit Hilfe von Textbotschaften oder auch E-Mails nimmt vermutlich in der Häufigkeit zu und könnte bereits etwa halb so häufig wie das Telefonieren sein.

Hinzu kommt die Bedienung von Fahrzeugfunktionen (z.B. Klima), wobei in den nächsten Jahren mit der zunehmenden Einführung von Fahrerassistenzfunktionen vermutlich weitere Informationen für den Fahrer verfügbar werden, die dieser dann sicherlich auch nutzen wird. Insgesamt werden damit nach den vorliegenden Informationen Kommunikationstechnologien beim Autofahren vermutlich sehr häufig, in unterschiedlicher Form und Dauer, genutzt. Da es sich um eine Zweit- aufgabe handelt, die zusätzlich zum Fahren bearbeitet wird, stellt sich die Frage, in wieweit dies das sichere Führen des Fahrzeugs beeinträchtigt. Wie oben dargestellt, kann zur Beantwortung dieser Frage experimentell im Fahrsimulator geprüft werden, welche Ablenkungspotenziale die verschiedenen Kommunikationstechnologien besitzen. Eine entsprechende Übersicht wird im nächsten Abschnitt dargestellt.

### **Wie stark lenkt die Nutzung von Kommunikationstechnologien den Fahrer ab?**

Im Auftrag des UDV führten Vollrath et al. (2014) eine Metaanalyse zu den Auswirkungen von Informations- und Kommunikationstechnologien durch. Dabei wurden 53 Veröffentlichungen mit 56 Studien berücksichtigt. Für die verschiedenen Technologien wurde für jede Studie geprüft, ob sich für bestimmte Fahrparameter bei der Beschäftigung mit der Technologie im Vergleich zu einer Fahrt ohne Nebentätigkeit signifikante Unterschiede ergaben. Dabei wurden nur negativ zu bewertende Unterschiede berücksichtigt (z.B. schlechtere Spurhaltung), nicht aber positive Veränderungen, die als Kompensationsbemühungen zu bewerten sind (z.B. eine niedrigere Geschwindigkeit). Pro Studie und Parameter wurde dann entschieden, ob ein derartiger negativer signifikanter Effekt vorlag. Als Maß, um die Effektstärke über die Studien hinweg zu beschreiben, wurde für jede Kommunikationstechnologie der prozentuale Anteil von derartigen negativen Veränderungen an allen untersuchten Parametern und Studien berechnet. Dieses Vorgehen wird als »Vote-Counting« bezeichnet, da jeder untersuchte Parameter als Stimme (»Vote«) gezählt wird, die für oder gegen einen Effekt spricht. Je größer der entsprechende Prozentsatz ist, umso stärker ist die Auswirkung der entsprechenden Kommunikationstechnologie. Diese

relativ grobe Beschreibung von Effektstärken wurde genutzt, da damit ganz unterschiedliche Parameter sehr einfach zusammengefasst werden können.

Um diese Effektstärke zu bewerten, wurde eine Meta-Analyse zu den Auswirkungen des Alkoholkonsums auf die fahrerische Leistungsfähigkeit herangezogen, in der auf vergleichbare Weise in ähnlichen Fahrsimulatoruntersuchungen die Wirkung unterschiedlicher Alkoholkonzentrationen bewertet wurde (Schnabel, 2011). In Abbildung 3 sind die Ergebnisse im Vergleich dargestellt.

Betrachtet man zunächst die Linie, so zeigt sich, dass der Anteil signifikanter Befunde mit zunehmender Blutalkoholkonzentration linear ansteigt. Die Ergebnisse der verschiedenen Kommunikationstechnologien sind als einzelne Punkte dargestellt. Beim Empfangen von SMS entstehen ähnlich viele Beeinträchtigungen wie bei einer BAK von 0.3 Promille, beim Einstellen eines Radiosenders wie bei 0.4 Promille. Der Abruf von Informationen über den Bordcomputer mit Lenkradtasten verursacht ähnlich viele Beeinträchtigungen wie eine BAK von 0.6 Promille. Das Senden von SMS entspricht 0.7 Promille. Die Wahl von Titeln bei Musikgeräten und das Telefonieren selbst entspricht einer BAK von 0.8 Promille. Die Bedienung eines Navigationsgeräts während der Fahrt ist ähnlich wie die Bedienung eines Telefons von der Anzahl der Ausfälle her vergleichbar wie 1 Promille. Die häufigsten Beeinträchtigungen finden sich beim Schreiben und Lesen von SMS in ähnlicher Häufigkeit wie bei 1.1 Promille. Dabei ist festzuhalten:

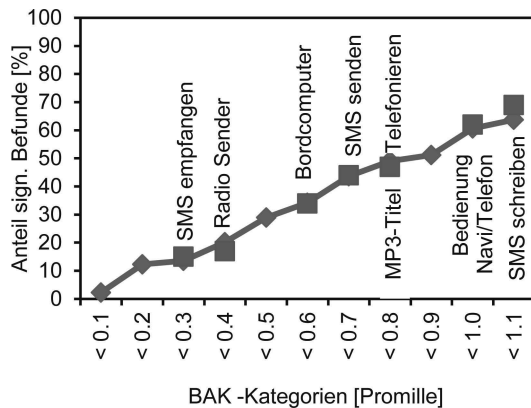


Abb. 3: Ergebnisse der Meta-Analyse zu den Auswirkungen der Nutzung verschiedener Kommunikationstechnologien (Rechtecke) im Vergleich zur Wirkung unterschiedlich Blutalkoholkonzentrationen (BAK, Linie). Die Ergebnisse zu den Alkoholwirkungen stammen von Schnabel (2011).

- Die Meta-Analyse ermöglicht eine vergleichende Bewertung unterschiedlicher Kommunikationstechnologien bzw. des Umgangs mit diesen.
- Relativ geringe Beeinträchtigungen finden sich beim Annehmen von SMS und dem Einstellen des Radios. Mittel starke Beeinträchtigungen zeigen sich bei der



Bedienung von Funktionen über Lenkradtasten, dem Senden von SMS, der Auswahl von Musiktiteln und dem Telefonieren. Die Bedienung des Telefons (Auswahl von Telefonnummern) und des Navigationssystems und das Schreiben und Lesen von SMS erzeugen sehr starke Beeinträchtigungen.

- Die Abschätzung, inwieweit sich diese Beeinträchtigung auf das entsprechende Unfallrisiko auswirkt, ist schwierig, da Alkohol über diese gesamte Fahrt hinweg wirkt, die ablenkende Wirkung der Kommunikationstechnologien aber nur zu den Zeitpunkten und in den Situationen, in denen die entsprechenden Tätigkeiten durchgeführt wurden. Etwas überspitzt dargestellt: Wenn man die ganze Fahrt über SMS lesen und schreiben würde, wäre dies nach den Ergebnissen ähnlich riskant wie Fahrten mit 1.1 Promille. Allerdings wird dies vermutlich kein Fahrer tun.

Eine bessere Abschätzung des Unfallrisikos wäre auf Basis dieser Daten dann möglich, wenn genauere Informationen über Häufigkeit und Umstände der Nutzung vorliegen würden. Wie oben dargestellt, ist dies zumindest momentan für Deutschland nicht der Fall. Andererseits ist zu vermuten, dass Fahrer die Nutzung von Kommunikationstechnologien an ihre Einschätzung der aktuellen Fahrsituation anpassen. So zeigten z.B. die Studien von Rauch (2009), dass die Beschäftigung mit Nebentätigkeiten von der Einschätzung der Situation abhängt. Metz, Schömig & Krüger (2011) konnten zeigen, dass Fahrer ihr Blickverhalten bei Nebentätigkeiten an die Anforderungen der Fahraufgabe anpassten. Insgesamt versuchen Fahrer demnach vermutlich, sich in schwierigen Situationen auf die Fahraufgabe zu konzentrieren und nur in einfachen Situationen Kommunikationstechnologien zu nutzen bzw. sich die Fahrsituation dann zu vereinfachen, z.B. durch langsames Fahren. Inwieweit diese Einschätzung der Situationen zutreffend ist, inwieweit kritische Situationen wirklich vorhergesagt werden können und inwieweit damit diese Kompensationsprozesse erfolgreich sind, ist anhand der vorliegenden Ergebnisse wie z.B. der beschriebenen Meta-Analyse nicht zu beantworten. Hier sind weitere Studien notwendig, die genau diese Prozesse näher untersuchen.

Für eine Abschätzung des Unfallrisikos durch die Nutzung von Kommunikationstechnologien sind damit momentan Unfallrisikostudien notwendig. Der nächste Abschnitt beschreibt wichtige vorliegende Ergebnisse.

### **Welches Unfallrisiko ergibt sich durch die Nutzung von Kommunikationstechnologien?**

Von allen Kommunikationstechnologien ist das Telefonieren bislang am besten untersucht worden, wohl auch, weil es eine sehr häufig beim Fahren durchgeführte Nebentätigkeit ist. Redelmeier und Tibshirani (1997) führten eine erste Unfallrisikostudie durch, bei der mit Hilfe der Daten der Telefonanbieter bestimmt wurde, ob die Fahrer direkt vor einem Unfall telefoniert hatten. Zur Kontrolle wurde bei jedem Fahrer zu demselben Zeitpunkt am Tag vorher, als kein Unfall geschehen war,

ebenfalls untersucht, ob er telefoniert hatte. Bei dem Vergleich zeigte sich, dass das Unfallrisiko ungefähr 5fach erhöht war, wenn in den fünf Minuten direkt vor dem Unfall telefoniert worden war. Weiter Studien fanden ähnliche Ergebnisse (z.B. McEvoy et al., 2005; Klauer et al. 2006, 2010).

Ganz aktuell werden diese Studien aber wegen methodischer Mängel kritisiert (Young, 2013). Dabei werden zwei Fehler dargestellt: (1) Wenn die Schätzung des Unfallzeitpunkts nicht sehr exakt geschieht, könnten Telefonate, die direkt nach dem Unfall durchgeführt werden, um z.B. die Rettungskräfte zu alarmieren, fälschlicherweise als vor dem Unfall gewertet werden und damit das Unfallrisiko fälschlicherweise erhöhen. (2) Die Schätzung der Häufigkeit des Telefonierens beim unfallfreien Fahren geschieht durch Auswahl einer vergleichbaren Periode an einem anderen Tag. Meist wird allerdings nicht kontrolliert, ob bei diesem Zeitpunkt auch gefahren wurde. Gleichzeitig weiß man, dass beim Fahren häufiger telefoniert wird als in Zeiten, in denen man nicht mit dem Auto unterwegs ist. Damit wird durch diese Auswahl der Kontrollzeiten die Häufigkeit des Telefonierens unterschätzt. Korrigiert man diese beiden Arten von Fehlern (Young, 2013), so ergibt sich z.B. in der Studie von Redelmeier und Tibshirani (1997) ein Unfallrisiko von 0.61, in der Studie von McEvoy et al. (2005) von 0.64 und von Klauer et al. (2006, 2010) von 0.56. Studien, die von vornherein diese Fehler vermeiden, kommen ebenfalls zu vergleichbaren Unfallrisiken von 0.62 (z.B. Young & Schreiner, 2009). Zusammenfassend scheint damit das Telefonieren nach aktuellen Erkenntnissen das Unfallrisiko nicht signifikant zu erhöhen. Signifikante Unterschiede zwischen dem Telefonieren mit bzw. ohne Freisprechanlage fanden sich dabei nicht.

Dieses angesichts des oben dargestellten Ablenkungspotenzials scheinbar paradoxe Ergebnis wird durch erste Ergebnisse einer aktuellen Naturalistic-Driving-Study unterstützt, bei der im Rahmen des Projekts SAFER SHRP 2 Auffahrunfälle analysiert wurden (Victor et al., 2014). Dabei wurden 46 Unfälle und 211 Beinahe-Unfälle untersucht und mit 257 vergleichbaren Kontrollperioden bzw. 260 zufällig gezogenen Kontrollperioden verglichen. Fasst man Unfälle und Beinahe-Unfälle zusammen, so ergeben sich folgende Unfallrisiken:

- Telefonieren: 0.1faches Unfallrisiko (kein Auffahrunfall, während dem telefoniert wurde)
- Bedienung des Radios: 2.3faches Unfallrisiko, allerdings nicht signifikant von 1 verschieden
- Textbotschaften auf dem Handy lesen oder schreiben: 5.6faches Unfallrisiko

Die Häufigkeit der verschiedenen Nutzungen wird nur insgesamt mitgeteilt, so dass das attributable Risiko nicht direkt berechnet werden kann. Bei ungefähr 10% der untersuchten Episoden (Unfälle und Kontrollperioden) wurde telefoniert, bei etwa 5% das Radio bedient und bei 10% Textbotschaften gelesen oder geschrieben. Berücksichtigt man, dass Telefonieren bei Unfällen und Beinahe-Unfällen sehr selten, Textbotschaften dagegen bei Unfällen sehr häufig waren, ergibt sich nur für die Kontrollperioden und damit das unfallfreie Fahren ein ähnliches Bild wie oben

mit etwas weniger als 20% Telefonieren, etwa 4% Textbotschaften und ca. 3% Bedienung des Radios.

Interessant ist bei dieser Studie die Analyse des Blickverhaltens direkt vor dem Unfall. Hier zeigt sich als typisches Muster, dass sehr häufig unmittelbar, bevor das Führungsfahrzeug bremste, von der Straße weggeschaut wurde, um z.B. eine Textbotschaft zu lesen. Wenn der Fahrer dann zurückschaute, war das Vorderfahrzeug bereits so nah, dass eine Bremsreaktion nicht mehr ausreichte. Dabei war es im Wesentlichen unerheblich, wie lange der Fahrer wegschaute. Auch sehr kurze Blicke unter einer Sekunde Dauer führten häufig zu einem Unfall, wenn sie zum falschen Zeitpunkt stattfanden. Offensichtlich konnten die Unfallfahrer schlecht vorhersagen, wann es sicher war, von der Straße wegzuschauen. Oder: Die Bremsaktionen von Führungsfahrzeugen sind durch die Folgefahrzeuge vermutlich zumindest in bestimmten Fällen schlecht vorherzusagen.

Dieses Ergebnis kann auch den Effekt des Telefonierens erklären. Wenn man telefoniert, bleibt der Blick in der Regel während dieser Zeit auf die Straße gerichtet. Damit ist das Führungsfahrzeug die ganze Zeit im zentralen Sichtfeld des Fahrers. Selbst wenn dieser durch das Gespräch mental abgelenkt ist, ist die Veränderung im Sichtfeld, die beim Bremsen des Vorderfahrzeugs entsteht (Bremslichter und Abstandsänderung des Führungsfahrzeugs), so auffällig und die benötigte Reaktion so einfach und gut gelernt, dass trotzdem adäquat reagiert werden kann. Die oben dargestellte Verringerung des Unfallrisikos beim Telefonieren könnte demnach dadurch erklärt werden, dass die Aufmerksamkeit des Fahrers zwar reduziert, aber nach vorne gerichtet ist, wo die meisten kritischen Ereignisse zu erwarten sind. Diese sind meist so auffällig, dass trotz des Telefonierens noch gut reagiert werden kann.

Hickman, Hanowski & Bocanegra (2010) untersuchten in einer weiteren Naturalistic Driving Study in zwei Teilstudien Lkw und Busse über ein Jahr hinweg, wobei über 1000 Unfälle, über 8.000 Beinahe-Unfälle und mehr als 30.000 unfallrelevante Konfliktsituationen analysiert wurden. Diese wurden mit über 200.000 Kontrollsituationen verglichen. Zu beachten ist dabei, dass die Videos von den Betreibern der Bus- und Lkw-Flotten dazu benutzt wurden, um die Fahrer im Hinblick auf ihre Leistungsfähigkeit zu kontrollieren. Entsprechend gering sind die Häufigkeiten der Nutzung von Technologien. So wurde nur bei etwa 2% der Kontrollsituationen telefoniert. Weiter wurden bei rund 200.000 Kontrollsituationen nur 3 mit Textbotschaften gefunden. Vom Unfallrisiko her fand sich beim Telefonieren ein Odds Ratio von 0.65 bei Freisprechanlage und 0.89 beim Handy. Für das Schreiben und Lesen von Textbotschaften betrug das OR 163.6, wobei hier die geringe Grundhäufigkeit zu beachten ist. Beeindruckend ist dennoch der absolute Vergleich von 90 Ereignissen bei den kritischen Situationen und 3 bei den Kontrollsituationen. Weiter findet sich für die Bedienung des Telefons ein 3.5fach erhöhtes Unfallrisiko.

Auf Basis der vorliegenden Studien ist damit für das durch die Nutzung von Kommunikationstechnologien bedingte Unfallrisiko festzuhalten:

- Nach den Studien ist das Telefonieren die häufigste Nutzung von Kommunikationstechnologien. Für diese Nutzung lässt sich allerdings keine Erhöhung des

Unfallrisikos überzeugend nachweisen. Im Gegenteil deuten aktuelle Studien darauf hin, dass das Unfallrisiko beim Telefonieren sinkt.

- Das Schreiben und Lesen von Textbotschaften ist seltener als das Telefonieren, aber insgesamt doch eine recht häufige Tätigkeit beim Fahren. Hier zeigt sich übereinstimmend eine sehr deutliche Erhöhung des Unfallrisikos. Entscheidend dafür scheint die Ablenkung der visuellen Aufmerksamkeit von der Straße zu sein. Fahrer können anscheinend schlecht vorhersagen, ob sich in der Zeit, in der sie visuell abgelenkt sind, eine kritische Verkehrssituation entwickeln wird. Oder: Gerade die Situationen, die nicht vorhersehbar sind, sind die Ursache für das erhöhte Unfallrisiko bei visuell abgelenkten Fahrern.
- Auch für die weitere Nutzung von Kommunikationstechnologien, die zu einer visuellen Ablenkung führen wie z.B. das Wählen oder die Bedienung eines Smartphones, ist vermutlich das Unfallrisiko erhöht.

### **Weniger Verkehrssicherheit durch moderne Kommunikationstechnologien – eine offene Frage?**

Moderne Kommunikationstechnologien werden bereits jetzt häufig beim Fahren genutzt und die Nutzungshäufigkeit wird in den nächsten Jahren mit immer neuen Angeboten und einer immer besseren Verfügbarkeit vermutlich weiter zunehmen. Damit ist es keine Frage, dass die Überlegungen, unter welchen Umständen und auf welche Weise eine solche Nutzung beim Fahren sicher möglich ist, rein von der Häufigkeit her sehr relevant für die Verkehrssicherheit sind.

Dagegen ist die Frage, in welchem Ausmaß und Umfang die Nutzung moderner Kommunikationstechnologien die Verkehrssicherheit beeinflusst, momentan tatsächlich schwer zu beantworten. Folgende Problemkreise sind hier wichtig:

- (1) Die Häufigkeit und die Umstände der Nutzung moderner Kommunikationstechnologien sind bislang in Deutschland nur wenig untersucht und werden sich vermutlich in Zukunft weiter verändern. Dies erschwert die Bewertung der Relevanz unterschiedlicher Technologien für die Verkehrssicherheit («Was sind die häufigsten Technologien, um die man sich primär kümmern sollte?«), aber auch die Abschätzung von Unfallrisiken («Wie häufig ist die Nutzung vor dem Unfall im Vergleich zur Nutzung bei unfallfreien Fahrten?«). Methoden zur Beantwortung dieser Frage sind vorhanden und erprobt, allerdings teilweise sehr aufwändig (Naturalistic Driving Studies). Durch die Kombination unterschiedlicher Methoden (Befragung, Beobachtung, Naturalistic Driving Studies) ließen sich aber zuverlässige Daten erheben.
- (2) Experimentelle Untersuchungen der Ablenkungswirkung moderner Kommunikationstechnologien zum Beispiel im Fahrsimulator erlauben eine sehr genaue Abschätzung und Beschreibung der Ablenkungswirkung. Wie die oben dargestellten Ergebnisse zeigen, können damit die unterschiedlichen Gefahren sehr gut relativ zueinander bewertet werden. Allerdings zeigt das Beispiel des

Telefonierens auch, dass Ablenkungswirkung nicht mit einem erhöhten Unfallrisiko gleichgesetzt werden kann. Im Fahrsimulator entsprechen die Wirkungen des Telefonierens denen von 0.8 Promille BAK. In Unfallstudien wird das Unfallrisiko durch das Telefonieren gesenkt.

- (3) Die Nutzung von Kommunikationstechnologien als Unfallursache ist in Deutschland momentan kaum zu bewerten. Die vorliegenden internationalen Studien zeigen einerseits, dass dazu auch ein hoher Aufwand notwendig ist. Andererseits verdeutlichen sie, dass prinzipiell eine solche Erfassung möglich ist. Nur entsprechende Unfallanalysen ermöglichen eine zuverlässige Schätzung des Unfallrisikos und sind daher in Deutschland dringend notwendig.

Trotz dieser Einschränkungen erlauben die vorliegenden Befunde eine vorsichtige, teilweise Beantwortung der eingangs gestellten Frage:

- Die Nutzung von Kommunikationstechnologien stellt eine zusätzliche Aufgabe für den Fahrer dar, die bei hohen Anforderungen durch die Verkehrsumwelt oder die Zusatzaufgabe selbst zu einer so starken Beanspruchung führen kann, dass die Verkehrssicherheit darunter leidet.
- Je stärker dabei Informationen visuell aufgenommen werden und je mehr Anforderungen die Bedienung an eine visuelle Kontrolle der Bedienung stellt, umso mehr wächst das dadurch bedingte Unfallrisiko. Oder: visuelle Ablenkung scheint sich negativer auszuwirken als eine mentale Ablenkung (Textbotschaften vs. Telefonieren).
- Fahrer setzen Kompensationsstrategien ein, die aus subjektiver Sicht auch überwiegend erfolgreich erscheinen, da Unfälle sehr seltene Ereignisse sind. Gerade die Ergebnisse zu Blickabwendungen als Ursache für Auffahrunfälle zeigen allerdings, dass eine Vorhersage der Entstehung kritischer Situationen nicht immer erfolgreich ist. Diese Einschränkungen scheinen Fahrern momentan wenig bewusst zu sein.
- Da Fahrer die Gefährdung durch die Nutzung der Kommunikationstechnologien unterschätzen und gleichzeitig immer mehr attraktive Angebote während der Fahrt verfügbar werden, wird auch eine sicherheitskritische Nutzung von Kommunikationstechnologien bei der Fahrt weiter zunehmen, wenn nicht geeignete Gegenmaßnahmen eingeführt werden.

### **Was sollte man tun – Handlungsbedarf und Forschungsbedarf?**

Im letzten Abschnitt wurden die Wissenslücken zusammenfassend dargestellt, aus denen sich direkt ein Forschungsbedarf ableitet. Für unfallfreie Fahrten und Unfälle werden Informationen über die Nutzung von Kommunikationstechnologien benötigt. Dabei wäre es sinnvoll, die Untersuchung der unfallfreien Fahrten methodisch so zu gestalten, dass ein Vergleich zu den Unfällen im Sinne der Berechnung eines Unfallrisikos durch die Nutzung von Kommunikationstechnologien möglich ist. Dies kann im Rahmen von Naturalistic Driving Studies geschehen, bei denen

für jeden Unfallfahrer auch hinreichend viele unfallfreie Situationen zum Vergleich herangezogen werden können. Da diese Art von Studien aber sehr aufwändig ist und die Repräsentativität der Stichprobe immer problematisch erscheint, wären die oben kurz dargestellten alternativen Erhebungsmethoden zu bevorzugen. Dies würde auf der Seite der **unfallfreien Fahrten** bedeuten:

- Möglichst breite, bundesweite Erfassung der Nutzung von Kommunikationstechnologien während der Fahrt durch repräsentative Umfragen, Interviews direkt nach Fahrtende und Beobachtungen von außen im Verkehr.
- Erfassung relevanter Umstände der Fahrt (Tageszeit, Wochentag, Wetter, Lichtverhältnisse, Straßenverhältnisse, Verkehrsdichte, Verkehrssituation usw.) und des Fahrers (Alter, Geschlecht, Insassen), um einen Vergleich zu Unfällen zu ermöglichen.
- Wiederholung dieser Erhebungen, um den Zeitverlauf und die weitere Entwicklung der Nutzung abzubilden.

Die oben dargestellte Berechnung von relativen Risiken ist nur dann aussagekräftig, wenn Unfälle und Fahrten unter vergleichbaren Umständen verglichen werden, da sonst diese Umstände als alternative Erklärungen für ein erhöhtes Risiko dienen können. Wenn man z.B. das alkoholbedingte Unfallrisiko erfassen möchte, finden die meisten entsprechenden Unfälle nachts statt. Wenn man diese mit einer Stichprobe typischer Fahrten in Deutschland vergleicht, sind diese meist tagsüber, wo relativ wenig Alkohol konsumiert wird. Wenn man dies nicht kontrolliert, wird das Unfallrisiko deutlich überschätzt. Man kann deshalb entweder zu jedem Unfall eine möglichst vergleichbare unfallfreie Fahrt für den Vergleich auswählen (Fall-Kontroll-Studie) oder mögliche konfundierende Faktoren in statistischen Analysen berücksichtigen und das Unfallrisiko um deren Einfluss bereinigen. Für beide Vorgehensweisen benötigt man Angaben über mögliche konfundierende Faktoren, so dass deshalb die relevanten Umstände der Fahrt und des Fahrers benötigt werden.

Um das Unfallrisiko zu berechnen, werden außerdem entsprechende Informationen **bei Unfällen** benötigt:

- Durchführung von Unfallstudien zur Beteiligung von Kommunikationstechnologien bei Unfällen, wobei die Nutzung von Kommunikationstechnologien vor dem Unfall durch Polizeibeamte und/oder die Befragung der Unfallverursacher erhoben wird. Längerfristig wäre die Einführung entsprechender Datenscheiber, die die Nutzung der Technologien protokollieren und im Falle eines Unfalls zur Verfügung stellen, sinnvoll. Dabei sind die relevanten Umstände der Fahrt mit zu berücksichtigen.
- Einführung einer eigenen Kategorie »Nutzung von Kommunikationstechnologien« für die Unfalldatenerhebung. Auch wenn hier sicherlich von einem hohen Dunkelfeld auszugehen ist, sind damit längerfristig zumindest Hinweise zu erhalten, welche Rolle dies insgesamt bei Unfällen spielt.

Auf diese Weise könnte die Frage nach der Bedeutung der Nutzung von Kommunikationstechnologien für die Verkehrssicherheit in Deutschland besser beantwortet

werden. Angesichts der vermuteten Häufigkeit der Nutzung von und zumindest teilweisen Gefährdung durch diese Technologien erscheint es dringend notwendig, entsprechende Informationen zu erheben.

Die vorliegenden Ergebnisse weisen darauf hin, dass die Gefahren durch bestimmte Systeme von den Fahrern wohl unterschätzt werden. Die Gesetzgebung hat mit dem »Handyverbot« einen ersten Schritt getan, um auf die Gefährdung durch Ablenkung aufmerksam zu machen. Die vorliegenden Befunde zeigen zwar, dass kein großer Unterschied zwischen dem Telefonieren mit und ohne Freisprechanlage besteht, bestätigen aber andererseits, dass das Telefonieren an sich insgesamt nicht zu einer deutlichen Erhöhung des Unfallrisikos führt. Dies ist aber vermutlich auch dadurch bedingt, dass Fahrer ihr Verhalten an das Telefonieren anpassen. Von da her erscheint das Signal, dass diese Art von Tätigkeit prinzipiell gefährlich ist, als sinnvoll.

Das Bewusstsein für die Gefährdung durch visuell-manuelle Ablenkung, also das Lesen von Informationen und die Bedienung von Geräten mit visueller Kontrolle, scheint dagegen bislang wenig ausgeprägt zu sein, so dass sich in allen dargestellten Studien sehr hohe Unfallrisiken beim Lesen und Schreiben von Textbotschaften ergeben. Hier besteht deutlicher Handlungsbedarf. Dabei wäre es sinnvoll, sich nicht auf Textbotschaften zu beschränken, sondern die entsprechende Nutzung von Smartphones (z.B. unterschiedliche Apps), Tablets und Laptops ebenso zu berücksichtigen wie Navigationssysteme und zukünftige Informations- und Assistenzsysteme, die einen hohen visuellen Anteil haben und/oder bei der Bedienung eine starke visuelle Kontrolle benötigen.

Wie es die Gesetzgebung zum Telefonieren beim Fahren zeigt, könnte es dabei sinnvoll sein, zwischen verschiedenen Arten der Bedienung zu unterscheiden. Bei Navigationssystemen ist häufig eine sprachliche Bedienung und eine Sprachausgabe möglich, was die visuelle Ablenkung deutlich reduziert. Interaktionen mit Systemen können so optimiert werden, dass eine visuelle Kontrolle weniger notwendig ist. Intelligente Systeme können die aktuelle Beanspruchung des Fahrers abschätzen und die Informationsmenge oder Bedienung entsprechend anpassen. Eine optimierte Gestaltung der Mensch-Maschine-Schnittstelle kann durchaus die Ablenkung reduzieren und damit die Verkehrssicherheit erhalten. In diesem Sinne sollte das Ziel sein, moderne Kommunikationstechnologien zu nutzen, um damit die Verkehrssicherheit zu verbessern.

## Literatur

Alm, H., & Nilsson, L. (1994). Changes in driver behaviour as a function of hands-free mobile phones—a simulator study. *Accident Analysis and Prevention*, 26, 441–51.

Brown, I. D., Tickner, A. H., & Simmonds, D. C. (1969). Interference between concurrent tasks of driving and telephoning. *Journal of Applied Psychology*, 53, 419–24.

Fuller, R. (2005). Towards a general theory of driver behavior. *Accident Analysis and Prevention*, 3, 461–472.

Green, P., Hoekstra, E., & Williams, M. (1993). *Further on-the-road tests of driver interfaces: examination of a route guidance system and a car phone (UMTRI-93-35)*. Ann Arbor, MI: University of Michigan Transportation Research Institute.

Hickman, J.S., Hanowski, R.J. & Bocanegra, J. (2010). *Distraction in commercial trucks and buses: assessing prevalence and risk in conjunction with crashes and near-crashes*. Washington: U.S. Department of Transportation. Im Internet: <http://ntl.bts.gov/lib/51000/51200/51287/Distraction-in-Commercial-Trucks-and-Buses-report.pdf>.

Huemer, A. & Vollrath, M. (2012). *Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten – Machbarkeitsstudie. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit M225*. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

Klauer, S. G., Dingus, T. A., Neale, V. L., Sudweeks, J. D., & Ramsey, D. J. (2006). *The Impact of Driver Inattention on Near-Crash/Crash Risk: An Analysis Using the 100-Car Naturalistic Driving Study Data (No. DOT HS 810 594)*. Blacksburg: Virginia Tech Transportation Institute.

Klauer, S., Guo, F., Sudweeks, J., & Dingus, T. (2010). *An analysis of driver inattention using a case-crossover approach on 100-car data: Final report. (DOT HS 811 334)*. Washington, D.C.: U.S. Department of Transportation. Available at: <http://www.nhtsa.gov/DOT/NHTSA/NVS/Crash%20Avoidance/Technical%20Publications/2010/811334.pdf>

Kubitzki, J. (2011). *Ablenkung im Straßenverkehr: Die unterschätzte Gefahr*. München: Allianz Deutschland AG.

McEvoy, S., Stevenson, M., McCartt, A., Woodward, M., Haworth, C., Palamara, P. & Cercarelli, R. (2005). Role of mobile phones in motor vehicle crashes resulting in hospital attendance: A case-crossover study. *BMJ*, 331: 1–15 (online version). Available at: <http://www.bmj.com/content/331/7514/428>.

Metz, B., Schömig, N., & Krüger, H.-P. (2011). Attention during visual secondary tasks in driving: Adaptation to the demands of the driving task. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(5), 369–380.

Rauch, N. (2011). *Ein verhaltensbasiertes Messmodell zur Erfassung von Situationsbewusstsein im Fahrkontext. Inauguraldissertation*. Würzburg: Universität Würzburg.

Redelmeier, D. & Tibshirani, R. (1997). Association between cellular-telephone calls and motor vehicle collisions. *New England Journal of Medicine*, 336(7), 453–458.

Schnabel, E. (2011). *Alcohol and driving related performance – A comprehensive meta-analysis focusing the significance of the non-significant*. Würzburg: Unveröffentlichte Dissertation.

Statistisches Bundesamt (2013). *Pressemitteilung: Zahl der Woche vom 18. Juni 2013*. Im Internet: [https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/zdw/2013/PD13\\_025\\_p002.html](https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/zdw/2013/PD13_025_p002.html)

Victor, T., Bärghman, J., Boda, C.-N., Dozza, M., Engström, J., Flannagan, C., Lee, J.D. & Markkula, G. (2014). *Analysis of Naturalistic Driving Study Data: Safer*



*Glances, Driver Inattention, and Crash Risk*. Transportation Research Board of the National Academics. Online: <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/shrp2/SHRP2prepubS08ARepor.pdf>

Vollrath, M., Huemer, A., Nowak, P. & Pion, O. (2014). *Ablenkung durch Informations- und Kommunikationssysteme*. Berlin: Unfallforschung der Versicherer.

Young, R. (2013). *Cell Phone Conversation and Automobile Crashes: Relative Risk is Near 1, Not 4: PROCEEDINGS of the 3rd International Conference on Driver Distraction and Inattention, September 4-6, 2013, Gothenburg, Sweden (No. 68-P)*. Retrieved February 07, 2014, from <http://document.chalmers.se/download?docid=cfd54630-edad-4476-b145-bd46fc08d9b7>.

Young, R. and Schreiner, C. 2009a. Real-world personal conversations using a hands-free embedded wireless device while driving: effect on airbag-deployment crash rates. *Risk Analysis*, 29(2), 187–204. Available at: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1539-6924.2008.01146.x/abstract>.

Victor, T., Bärghman, J., Boda, C.-N., Dozza, M., Engström, J., Flannagan, C., Lee, J.D. & Markkula, G. (2014). *Analysis of Naturalistic Driving Study Data: Safer Glances, Driver Inattention, and Crash Risk*. Transportation Research Board of the National Academics. Online: <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/shrp2/SHRP2prepubS08ARepor>



## **Benachteiligung des Geschädigten durch alternative Reparaturmethoden**

**Stefan Bergmann**

**Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verkehrsrecht, Abteilung Versicherungs- und Verkehrsrecht, Juristische Zentrale, ADAC e.V., München**

Im Rahmen der Unfallschadensregulierung treffen regelmäßig die Interessen der Unfallbeteiligten selbst, also die Interessen des Geschädigten mit denen des Schädigers bzw. dessen Kfz-Haftpflichtversicherung aufeinander. Der durch einen Verkehrsunfall Geschädigte möchte seinen Schaden vollständig erstattet haben. Der Schädiger und dessen Kfz-Haftpflichtversicherer hingegen sind darauf bedacht, den Schaden und die Schadenregulierungskosten möglichst gering zu halten.

Im Fokus dieser Ausführungen steht ausschließlich die Interessenlage des Unfallgeschädigten.

Mit dem abschließenden Referat möchte ich auch auf die Gefahr der Benachteiligung des Geschädigten durch alternative Reparaturmethoden im Rahmen der Unfallschadensregulierung hinweisen.

### **I.**

Neben der Frage des unfallkausalen Umfangs des Schadens kommt der Frage nach der erforderlichen Art der Reparatur oder besser, der Frage nach dem erforderlichen Reparaturweg, wesentliche Bedeutung zu. Denn der Reparaturweg hat – wie im Einführungsreferat von Herrn Hermann ausführlich dargestellt – erheblichen Einfluss auf die Reparaturkostenkalkulation und damit den rechtlich vom Geschädigten bzw. Kfz-Haftpflichtversicherer geschuldeten und für die Reparatur erforderlichen Geldbetrag. Lackschonende Ausbeultechniken, punktuelle Reparaturlackierungen (Spot-Repair) und weitere Reparaturmethoden für Glas, Polster, Leder und Kunststoffteile werden dem Kunden am Markt als alternative Reparaturmethoden zu günstigen Preisen angepriesen.

Muss sich der Geschädigte hierauf einlassen?

Um den für die Reparatur erforderlichen Geldbetrag im Sinne des § 249 Absatz 2 Satz 1 BGB bestimmen zu können, sind zwei zentrale Fragestellungen zu klären:

1. Was ist *rechtlich* unter einer zur Wiederherstellung erforderlichen Reparatur zu verstehen?
2. Welches ist der *technisch* mögliche Reparaturweg, um die *rechtlich* geschuldete Reparatur zu erreichen?

Die erste, also die rechtliche Fragestellung lässt sich unter Anwendung der herrschenden und sich aus § 249 Absatz 1 BGB ergebenden »Differenzhypothese« beantworten.<sup>1</sup> Nach der Differenzhypothese gilt:

*»Wer zum Schadenersatz verpflichtet ist, hat den Zustand (wieder)herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre.«*

Der Geschädigte ist also so zu stellen, wie er ohne das schädigende Ereignis gestanden hätte. Es ist im Ergebnis der Fahrzeugzustand wie vor dem Unfallereignis wiederherzustellen. Der Schaden ist mithin fachgerecht so zu beseitigen, dass keine Unfallspuren oder Reparaturspuren zurückbleiben.

Die Beantwortung der zweiten, also der technischen Fragestellung hängt nunmehr davon ab, welcher Reparaturweg technisch zur Verfügung steht, um das vorgenannte – rechtlich geschuldete – Ziel einer technisch fachgerechten und spurlosen Schadensbeseitigung zu erreichen.

Bei der Durchführung der Reparatur ist es vom Schädiger hinzunehmen, dass im Rahmen der Naturalrestitution gegebenenfalls eine schadhafte alte durch eine neue Sache (neues Ersatzteil) ausgetauscht wird. Wird eine Sache durch den Einbau von neuwertigen Ersatzteilen (Neuteilen) repariert, kann sich zunächst eine Vermögensmehrung des Geschädigten daraus ergeben, dass die Lebenserwartung der Sachgesamtheit und damit der Wert der reparierten Sache erhöht werden.

Diese Vermögensmehrung wird im Schadensersatzrecht dadurch ausgeglichen, dass beim Schadensersatzanspruch des Geschädigten ein Abzug als Vorteilsausgleich vorgenommen wird.<sup>2</sup> Dieser Abzug soll genau den Vorteil ausgleichen, der dem Geschädigten aus einer den Fahrzeugwert verbessernden Reparatur erwächst und ist letztlich die konsequente Anwendung der aus § 249 Absatz 1 BGB abgeleiteten Differenzhypothese und des hieraus folgenden Bereicherungsverbots.

---

1 Rn. 172 ff., Kapitel 10, *Halm/Fitz* in Himmelreich/Halm/Staab, Handbuch der Kfz-Schadensregulierung, 2. Auflage 2012.

2 Vgl. Rz. 218, Kapitel 4, Richter in Himmelreich/Halm, Handbuch des Fachanwalts Verkehrsrecht, 5. Auflage 2014.

Teilen die Neuteile hingegen die Lebensdauer der Sachgesamtheit, ohne dass dadurch eine Erhöhung des Verkehrswertes des Fahrzeuges eintritt, ist der Geschädigte nicht bereichert und ein Abzug »neu für alt« kommt nicht in Betracht.

Eine partielle oder minderwertige Reparatur, bei der die Unfall- oder Reparaturspuren nicht vollständig beseitigt werden, muss der Geschädigte also nicht hinnehmen. Notfalls ist eine durch eine fachgerechte Reparatur entstehende Wertverbesserung anspruchsmindernd zu berücksichtigen.

Diese elementaren Grundsätze des Schadensersatzrechts dürfen jedoch nicht zu Lasten des Geschädigten dadurch in Frage gestellt bzw. aufgehoben werden, dass bei dem für die Reparatur zu bestimmenden Reparaturweg eine Reparaturmethode gewählt wird, die fachlich-technisch keine spurenlose Schadensbeseitigung, d.h. Herstellung des Fahrzeugzustandes wie vor dem Unfallereignis ermöglicht.

## II.

Bei der Anwendung alternativer Reparaturmethoden läuft der Geschädigte im Rahmen der Schadensregulierung jedoch Gefahr, entgegen der schadensersatzrechtlichen Grundsätze erheblich benachteiligt zu werden. Denn der Idee alternativer Reparaturmethoden liegen zumindest ursprünglich Überlegungen zugrunde, bei denen der Geschädigte gerade nicht im Fokus der rechtlich geschuldeten Naturalrestitution steht.

Laut Wikipedia handelt es sich bei SmartRepair um *einen »Sammelbegriff für Reparaturmethoden, die zur Beseitigung von Kleinschäden an Kraftfahrzeugen zum Einsatz kommen. Die Kosten solcher Reparaturen sind geringer als bei herkömmlichen Verfahren.«*

Im Vordergrund alternativer Reparaturmethoden steht also das Ziel der Kostenersparnis bei der Reparatur von Fahrzeugschäden, vornehmlich bei Kleinschäden. Denn gerade bei Kleinschäden ist der finanzielle Aufwand zur fachgerechten Schadensbehebung oftmals erheblich und scheinbar unverhältnismäßig im Vergleich zur Größe des äußeren Schadensbildes.

Das eigentliche Ziel alternativer Reparaturmethoden ist dem Ziel des Schadensersatzrechts, nämlich der vollständigen Schadenskompensation, daher bereits vom Ansatz her und damit grundsätzlich verschieden.

Vor diesem Hintergrund ist es auch zu erklären, warum Fahrzeughersteller selbst offenbar nicht von einer technischen Gleichwertigkeit alternativer Reparaturmethoden im Vergleich zu den bislang sich stets bewährten Reparaturmethoden ausgehen.

Wenn Fahrzeughersteller und deren Vertragshändler damit werben, dass bei den von Ihnen angebotenen alternativen Reparaturmethoden *»keine oder nur minimal sichtbare Spuren«*<sup>3</sup> zurück bleiben, kleine Lackschäden wie Kratzer und

---

3 Internetauftritt Porsche Zentrum Bad Homburg/Oberursel: [http://www.porsche-badhomburg.de/de/porsche-service/serviceangebote/porsche\\_dynamic\\_repair\\_de\\_bho,697498.html](http://www.porsche-badhomburg.de/de/porsche-service/serviceangebote/porsche_dynamic_repair_de_bho,697498.html)

Absplitterungen dank neu entwickelter Reparaturlacke nur »*nabezu spurlos*«<sup>4</sup> beseitigt werden, wird schnell klar, an wen sich die Angebotspalette der alternativen Reparaturmethoden eigentlich richtet. Nämlich an die Kundschaft der Selbstzahler, denen es nicht auf eine technisch vollständige und sämtliche Unfallspuren beseitigende Reparatur, sondern nur auf ein möglichst kostengünstige Reparatur ankommt.

Der Hinweis von Fahrzeugherstellern und Werkstätten auf wirtschaftlich sinnvolle Alternativen zu größeren Reparaturen<sup>5</sup> ist ebenfalls ein Hinweis auf unterschiedliche technische Qualitätsstandards in der Fahrzeugreparatur.

Ob alternative Reparaturmethoden in der Praxis ein befriedigendes Reparaturergebnis ergeben, ist nach einem von der ADAC-Fahrzeugtechnik durchgeführten Smart-Repair-Test primär vom jeweiligen Schaden und den individuellen Fähigkeiten desjenigen abhängig, der die Reparatur durchführt.<sup>6</sup> Angebote für alternative Reparaturmethoden finden sich dabei weniger bei konventionellen Kfz-Mechanik-, Karosserie- oder Lackierwerkstätten, sondern überwiegend bei kleineren Betrieben, die sich häufig auf ein einzelnes Spezialgebiet – wie etwa die Dellenbeseitigung – konzentrieren.<sup>7</sup>

Alternative Reparaturmethoden als eine Reparaturmöglichkeit zweiter Klasse mit minderwertiger Reparaturqualität zu bezeichnen, wäre wahrscheinlich zu weit gegriffen. Alternative Reparaturmethoden mögen durchaus eine wirtschaftlich sinnvolle Alternative zu der im Einzelfall technisch erforderlichen und vollständigen Reparaturmethode sein und insoweit ihre eigene Existenzberechtigung haben. Aber hierauf kommt es im Schadensersatzrecht gerade nicht an!

Im Schadensersatzrecht ist ausschließlich maßgeblich der Anspruch des Geschädigten auf eine fachlich und technisch einwandfreie wie vollständige Reparatur, auch wenn diese aufwendiger und damit kostenintensiver sein mag als alternative Reparaturmethoden.

### III.

Welches sind die möglichen Gefahren alternativer Reparaturmöglichkeiten für den Geschädigten?

#### 1.

Zunächst besteht die grundsätzliche Gefahr der künstlichen Aufspaltung eines großen Schadens(bildes) in eine Vielzahl von Kleinschäden.

4 Internetauftritt der Volkswagen AG: [http://www.volkswagen.de/de/servicezubehoer/VolkswagenService/unfall\\_spezialist/clever\\_repair/lackreparatur.html](http://www.volkswagen.de/de/servicezubehoer/VolkswagenService/unfall_spezialist/clever_repair/lackreparatur.html)

5 Seite 7, Broschüre Mercedes-Benz SmallRepair: file:///C:/Dokumente%20und%20Einstellungen/jvrsb/Eigene%20Dateien/Downloads/130620\_Pflegebroschuere\_SmallRepair%20(1).pdf

6 Test Smart-Repair, ADAC Fahrzeugtechnik, Oktober 2014.

7 Test Smart-Repair, ADAC Fahrzeugtechnik, Oktober 2014.

Ausgangspunkt dieser Schadensbetrachtung wäre eine ausschließlich wirtschaftliche Betrachtungsweise mit dem alleinigen Ziel der Kostenersparnis und nicht so wie es rechtlich zu fordern ist, eine dem Geschädigten zustehende schadensersatzrechtliche Betrachtungsweise nach § 249 Absatz 1 BGB (Differenzhypothese). Ausgangspunkt der schadensersatzrechtlichen Betrachtungsweise ist richtigerweise der Anspruch des Geschädigten, sein Unfallfahrzeug in den technischen Zustand versetzt zu bekommen, wie er vor dem Unfallereignis bestanden hat.

Als Beispielsfall sei hier der Schaden an einer Motorhaube erwähnt, der sich über mehrere Bereiche auf der Motorhaube in Form von Kratzern und Dellen darstellt.

Kann es dem Geschädigten etwa zugemutet werden, eine künstliche Aufsplitzung des Schadens in beispielsweise sieben unfallbedingte Kleinschäden hinnehmen zu müssen, die dann im Wege kostengünstiger Ausbeultechniken und punktueller Reparaturlackierungen beseitigt werden. Oder kann nur ein einheitlicher Schaden angenommen werden, der durch die Vornahme eines kostenintensiveren Austausches sowie einer Lackierung der Motorhaube vollständig beseitigt wird.

Wie viele dieser alternativen Reparaturmethoden sind vom Geschädigten pro Unfallschaden bzw. pro Schadensbild, also im Beispielsfall pro Motorhaube, hinzunehmen? Wird die Grenze der Anzahl alternativer Reparaturmethoden pro Schadensbild allein durch technische oder etwa wirtschaftliche Aspekte gezogen?

Bei der Diskussion, welche Reparaturmethode vom Geschädigten hinzunehmen bzw. was dem Geschädigten zumutbar ist, wird gerne und allzu leicht aus den Augen verloren, dass der Schaden dem Geschädigten letztlich unfreiwillig aufgezwungen wurde und der Schädiger bzw. dessen Kfz-Haftpflichtversicherer den Schaden vollständig auszugleichen haben. Die Grenze hierfür stellt lediglich das Bereicherungsverbot und die Schadenminderungspflicht des Geschädigten dar. Dem Bereicherungsverbot wird aber in entsprechenden Fällen bereits durch den schadensmindernden Abzug »neu für alt« Rechnung getragen. Zur Schadenminderungspflicht des Geschädigten gehört es jedoch gerade nicht, ungeeignete oder technisch nicht gleichwertige Reparaturmethoden hinnehmen zu müssen.

## 2.

Selbst bei Annahme einer gleichwertigen, alternativen Reparaturmethode stellt sich insbesondere im Rahmen fiktiver Schadensabrechnung beim Reparaturschaden die grundsätzliche Frage, ob der Schädiger – ähnlich der Problematik um die Erstattungsfähigkeit von Stundenverrechnungssätzen markengebundener Fachwerkstätten – den Geschädigten auf eine günstigere Reparaturmöglichkeit verweisen darf. Denn nach der BGH-Rechtsprechung<sup>8</sup> zu den Stundenverrechnungssätzen ist ein

---

8 *BGH* Urteil vom 14.05.2013 – VI ZR 320/12; *BGH* Urteil vom 13.07.2010 – VI ZR 259/09 (»Mercedes-A 140-Urteil«); *BGH* Urteil vom 22.06.2010 – VI ZR 302/08 (»Audi-Quattro-Urteil«); *BGH* Urteil vom 22.06.2010 – VI ZR 337/09 (»Mercedes-A 170-Urteil«); *BGH* Urteil

Verweis des Schädigers auf eine günstigere Reparaturmöglichkeit in einer mühelos und ohne Weiteres zugänglichen anderen markengebundenen oder »freien« Fachwerkstatt möglich, wenn der Schädiger darlegt und gegebenenfalls beweist, dass eine Reparatur in dieser Werkstatt vom Qualitätsstandard her der Reparatur in einer markengebundenen Fachwerkstatt entspricht und der Geschädigte keine Umstände aufzeigt, die ihm eine Reparatur außerhalb der markengebundenen Fachwerkstatt bei gleichzeitig günstigeren Stundenverrechnungssätzen unzumutbar machen.

Unzumutbarkeit wiederum liegt nach der BGH-Rechtsprechung vor allem bei Fahrzeugen bis zum Alter von drei Jahren vor. Bei neuen bzw. neuwertigen Kraftfahrzeugen muss sich der Geschädigte im Rahmen der Schadensabrechnung grundsätzlich nicht auf Reparaturmöglichkeiten verweisen lassen, die ihm bei einer späteren Inanspruchnahme von Gewährleistungsrechten, einer Herstellergarantie und/oder von Kulanzleistungen Schwierigkeiten bereiten könnten.

Selbst bei Kraftfahrzeugen, die älter sind als drei Jahre, kann es für den Geschädigten unzumutbar sein, sich im Rahmen der Schadensabrechnung auf eine alternative Reparaturmöglichkeit außerhalb einer markengebundenen Fachwerkstatt verweisen zu lassen.

Denn auch bei älteren Fahrzeugen kann nicht nur die Frage Bedeutung haben, wo das Fahrzeug regelmäßig gewartet, sondern eben auch die Frage, wie das Fahrzeug nach einem Unfall repariert worden ist. Dabei dürfte wie bei der Frage nach der Scheckheftpflege des Fahrzeuges bei einem großen Teil des Publikums die Einschätzung vorherrschen, dass bei einer herkömmlichen Reparatur des Kraftfahrzeuges in einer Fachwerkstatt im Gegensatz zu alternativen Reparaturmethoden eine höhere Wahrscheinlichkeit besteht, dass diese ordnungsgemäß und fachgerecht erfolgt ist.

Wäre also der Verweis des Schädigers auf eine gleichwertige, alternative Reparaturmethode wie SmartRepair unter diesen Gesichtspunkten auch nur bei älteren und nicht scheckheftgepflegten Fahrzeugen möglich?

Auch wenn sich dogmatisch die Auffassung vertreten lässt, die vorgenannte Frage des Verweises sei – wie vom BGH angenommen – eine Frage der Schadenminderungspflicht nach § 254 Abs. 2 BGB und komme vorliegend erst gar nicht mehr zum Tragen, da die Frage des Verweises auf alternative Reparaturmethoden allein eine Frage der Erforderlichkeit und damit bereits auf der Tatbestandsebene des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB zu prüfen sei, so bleibt die – wertende – Frage der Verweisungsmöglichkeit unabhängig von deren dogmatischer Einordnung bestehen. In beiden Fallkonstellationen, der hypothetisch qualitativ gleichwertigen, alternativen Reparaturmethode wie der hypothetisch qualitativ gleichwertigen Reparatur durch eine alternative Fachwerkstatt, stellt sich exakt die gleiche wertende Frage, nämlich ob der Geschädigte auf die günstigere Reparatur verwiesen werden kann. Bei dieser Wertung kann es keinen Unterschied machen, ob das technisch und qualitativ

---

vom 23.02.2010 – VI ZR 91/09 (»BMW-Urteil«); *BGH* Urteil vom 20.10.2009 – VI ZR 53/09 (»VW-Urteil«) und *BGH* Urteil vom 29.04.2003 – VI ZR 398/02 (»Porsche-Urteil«).



gleichwertige Reparaturergebnis durch eine günstigere, alternative Reparaturmethode oder lediglich durch eine günstigere Fachwerkstatt bei gleichem Reparaturweg herbeigeführt wird. Die Hypothese der günstigeren und qualitativ gleichwertigen Reparatur ist in beiden Fallkonstellationen die gleiche. Freilich ergeben sich rechtlich, je nach dogmatischer Einordnung bei § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB oder bei § 254 Abs. 2 BGB unterschiedliche prozessuale Rechtsfolgen bei der Frage der Beweislast.

Wenn es nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB schon keinen Anspruch auf eine bestimmte Reparaturmethode bzw. bestimmten Reparaturweg gibt, dann wäre ebenso in Frage zu stellen, warum der Geschädigte grundsätzlich einen Anspruch auf Ersatz bestimmter Kosten, nämlich der üblichen Kosten einer Markenwerkstatt haben sollte. Dies hat der BGH indes mit guten Gründen bejaht.

Die wertende Frage der Verweisungsmöglichkeit auf eine günstigere Reparaturmöglichkeit stellt sich also unabhängig von deren dogmatischer Einordnung in § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB (Tatbestandsmerkmal der Erforderlichkeit) oder § 254 Abs. 2 BGB (Schadenminderungspflicht).

### 3.

Aber auch bei der konkreten Schadensabrechnung, der Geschädigte lässt sein Fahrzeug – gegebenenfalls gemäß zuvor eingeholtem Sachverständigengutachten – vollständig reparieren, besteht naturgemäß die Gefahr der nachträglichen Kürzung des Rechnungsbetrages durch den Schädiger bzw. dessen Kfz-Haftpflichtversicherer unter Verweis auf eine kostengünstigere, alternative Reparaturmöglichkeit.

Denn die Frage der Erforderlichkeit der Reparaturkosten ist grundsätzlich unabhängig von der vom Geschädigten gewählten Art der Schadensabrechnung, nämlich der fiktiven oder konkreten Schadensabrechnung, auch wenn das Integritätsinteresse des Geschädigten im letzteren Fall besonderen Schutz genießt.

Der Kfz-Haftpflichtversicherer könnte bei entsprechendem Schadensbild argumentieren, aufgrund der am Markt als auch von den Markenwerkstätten angebotenen alternativen Reparaturmethoden sei es allgemein bekannt und offenkundig gewesen, dass die Reparatur auf alternativem Weg gleichwertig und kostengünstiger als mit einer herkömmlichen Reparatur hätte durchgeführt werden können und daher ein Verstoß des Geschädigten gegen die Schadenminderungspflicht nach § 254 Abs. 2 BGB vorläge.

Bei der konkreten Schadensabrechnung könnte es zu einer Art »Wettrennen« zwischen dem Geschädigten und dem Kfz-Haftpflichtversicherer kommen, ob durch letzteren eine kostengünstigere, alternative Reparaturmethode – noch vor Durchführung der Reparatur – vorgeschlagen bzw. nachgewiesen werden kann.

Wie soll der Geschädigte jedoch entscheiden, ob die vom Kfz-Haftpflichtversicherer angeführte alternative Reparaturmethode technisch der klassischen Reparatur gleichwertig ist?

Muss sich der verständige Geschädigte also künftig vorab nach alternativen Reparaturmöglichkeiten erkundigen oder gar mehrere Kostenvoranschläge unterschiedlicher Werkstätten einholen, bevor er die Reparatur in Auftrag geben darf?

Diese Frage, ob vom Geschädigten erwartet werden kann, zur Überprüfung der Gleichwertigkeit der alternativen Reparaturmethode notfalls vorab auf seine Kosten ein Sachverständigengutachten einzuholen, kann unterschiedlich beantwortet werden. Je detaillierter die Ausführungen des Schädigers bzw. Kfz-Haftpflichtversicherers zur gleichwertigen, alternativen Reparaturmethode ausfallen, desto eher könnte dem verständigen und wirtschaftlich denkenden Geschädigten je nach Situation abverlangt werden, diesem Einwand nachzugehen.

Wollte der Geschädigte bei Durchführung der Reparatur das Risiko nachträglicher Kürzung der Reparaturkosten durch den Kfz-Haftpflichtversicherer gänzlich vermeiden, so wäre ihm künftig anzuraten, sich zunächst das Einverständnis des Kfz-Haftpflichtversicherers, eine sogenannte »Reparaturfreigabe« einzuholen.

Diese Vorgehensweise widerspricht jedoch eindeutig den schadensersatzrechtlichen Grundsätzen, nach denen stets der Geschädigte Herr des Restitutionsgeschehens<sup>9</sup> ist und sich vor Durchführung der Reparatur gerade nicht mit dem Schädiger bzw. Kfz-Haftpflichtversicherer abstimmen muss.

Es besteht künftig nicht nur bei der fiktiven, sondern gerade auch bei der konkreten Schadensabrechnung die Gefahr, dass vermehrt mit einer Kürzung der bereits durch den Geschädigten bezahlten Reparaturrechnung zu rechnen ist, indem durch den Schädiger bzw. Kfz-Haftpflichtversicherer die Reparaturrechnungen auf alternative Reparaturwege hin überprüft werden. Soweit dies dem Kfz-Haftpflichtversicherer möglich ist, wird dieser unter Umständen sogar versuchen, den Geschädigten bereits im Vorfeld der geplanten Reparatur umfassend auf eine günstigere Reparaturmöglichkeit hinzuweisen.

#### 4.

Der Verweis des Geschädigten auf alternative Reparaturmethoden wie Ausbeultechniken und Spotlackierungen setzte zudem voraus, dass diese dem Geschädigten am Markt zugänglich wären und qualitativ entsprechend umgesetzt werden könnten. Selbst wenn alternative Reparaturmethoden in der Theorie gleichwertig sein sollten, so gibt es in der Praxis keine verbindlichen Preis- und Qualitätsrichtlinien<sup>10</sup>, die dem Geschädigten eine qualitativ hochwertige Durchführung der Arbeiten sicher gewährleisten würden.

Bei den Methoden des Dellendrückens, der Spot-Lackierung und der Scheibenreparatur wird sich auch oftmals erst bei der praktischen Durchführung der Arbeiten herausstellen, ob diese Methode beim konkreten Schaden zum Erfolg führt.

Beispielsweise muss beim Dellendrücken zunächst an geeigneter Stelle die richtige Kraft auf die Delle einwirken. Hierfür muss der Fachmann in der Praxis ein gutes Auge, das richtige Licht, sehr viel Gefühl und Sachkenntnis haben, um mit

9 Vgl. *BGH* Urteil vom 23.11.2010 – VI ZR 35/10; *BGH* Urteil vom 20.10.2009 – VI ZR 53/09; *BGH* Urteil vom 10.07.2007 – VI ZR 217/06.

10 Test Smart-Repair, ADAC Fahrzeugtechnik, Oktober 2014.

Spezialwerkzeug die Delle spurlos zu beseitigen. Der Spezialist wird sich dabei spiralförmig vom Außenrand zum Zentrum der Delle vorarbeiten. Zudem kann von oben mit Kunststoffstäben auf die Oberfläche eingewirkt werden, um etwa hervorragende Bereiche wieder zu nivellieren.<sup>11</sup>

Kann das Fahrzeugblech jedoch nicht mehr in die ursprüngliche Position zurückversetzt werden, muss dann doch noch der Lackierer mit Spachtel und Farbe den Schaden klassisch beseitigen.

Ist es dem Geschädigten bei der fiktiven Schadensabrechnung unter Hinweis auf ein geringeres Integritätsinteresse etwa zumutbar, das Risiko einer fehlschlagenden alternativen Reparaturmethode wie Dellendrücken, Spot-Lackierung oder Scheibenreparatur zu tragen?

Bei dieser Art der Schadensabrechnung würde finanziell zu Lasten des Geschädigten angenommen werden, dass die alternative Reparaturmethode auf jeden Fall gleiche Ergebnisse liefert wie die klassischen Reparaturmethoden. Dass dies regelmäßig nicht der Fall sein muss, zeigt der Smart-Repair-Test der ADAC Fahrzeugtechnik.<sup>12</sup>

Einige Werkstätten hatten hier bereits von selbst darauf hingewiesen, dass eine vollständige Kratzerbeseitigung im Rahmen von SmartRepair kaum möglich sei. Nur zwei Betreiber haben eine mindestens gute und vier Werkstätten eine mindestens befriedigende Leistung abgeliefert. Sechs Betreiber haben den Kratzer nicht »verschönern« können.

## 5.

Der Konflikt um den vermeintlich richtigen Reparaturweg könnte sich zusätzlich vom Verhältnis Geschädigter zu Schädiger weiter übertragen auf das Verhältnis Geschädigter zu Schadensgutachter.

Unterliegt der Geschädigte beispielsweise im gerichtlichen Verfahren um die tatsächlich entstandenen und nachträglich gekürzten Reparaturkosten, wird der Rechtsanwalt aufgrund seiner anwaltlichen und umfassenden Beratungspflicht den Geschädigten – als seinen Mandanten – zumindest auf die Möglichkeit eines Regressanspruches gegen den Sachverständigen, der das Schadensgutachten erstellt hat, hinweisen müssen. Prozessual wäre bereits vorab an eine Streitverkündung gegenüber dem Sachverständigen zu denken.

Denn in dem vertraglichen Rechtsverhältnis zwischen dem Geschädigten und Gutachter, war letzterer womöglich verpflichtet, den Geschädigten als seinen Auftraggeber auf eine – gleichwertige und – kostengünstigere Reparaturmöglichkeit hinzuweisen. Wollte man diese (Neben-) Pflicht des Gutachters aus dem Gutachterauftrag annehmen, so wäre der Weg für einen Regressanspruch des Geschädigten gegen seinen eigenen Gutachter in diesen Fällen grundsätzlich geebnet.

<sup>11</sup> Test Smart-Repair, ADAC Fahrzeugtechnik, Oktober 2014.

<sup>12</sup> Test Smart-Repair, ADAC Fahrzeugtechnik, Oktober 2014.

Andererseits besteht für den Sachverständigen unter Umständen auch eine Haftungsfälle, sofern dieser in seinem Schadensgutachten zwei vermeintlich gleichwertige Reparaturalternativen bzw. Reparaturwege angibt. Dies dann, wenn sich erst später herausstellt, dass die alternative und günstigere Reparaturmethode technisch nicht ausreichend war, um den Schaden fachgerecht zu beheben.

Insoweit wird auch der Rechtsanwalt im Rahmen der Mandatsbearbeitung darauf bedacht sein, von seinem Mandanten – nach entsprechender rechtlicher Belehrung – einen klaren Auftrag zur Geltendmachung des Schadensbetrages entweder für den kostengünstigeren oder den kostenintensiveren Reparaturweg schriftlich zu erhalten.

## 6.

Die Frage bei Vorliegen eines wirtschaftlichen Totalschadens, ob der Geschädigte Ersatz von Reparaturkosten verlangen kann, wenn es ihm entgegen der vom Sachverständigen auf über 130% des Wiederbeschaffungswertes geschätzten Reparaturkosten tatsächlich gelingt, die vom Sachverständigen für erforderlich gehaltene vollständige und fachgerechte Reparatur *innerhalb* der 130%-Grenze durchzuführen, musste vom BGH bislang noch nicht entschieden werden. Auch wenn gute Gründe dafür sprechen, dass der Geschädigte auch in diesem Fall die Reparaturkosten vom Geschädigten erstattet verlangen kann, steht eine Entscheidung des BGH hierzu noch aus.

Mit Urteil des *BGH* vom 14.12.2010 – VI ZR 231/09 wurde bislang lediglich entschieden, dass der Geschädigte die Reparaturkosten ersetzt verlangen kann, wenn die tatsächlich angefallenen Brutto-Reparaturkosten zuzüglich einer etwaigen Wertminderung den geschätzten Wiederbeschaffungswert des Fahrzeuges nicht übersteigen und die Reparatur z.B. durch den Einsatz von *Gebrauchtteilen* trotzdem *fachgerecht und gemäß Gutachten* durchgeführt worden ist.

Sollte diese Rechtsprechung zum Einsatz von Gebrauchtteilen auf SmartRepair-Methoden nicht übertragbar und ebenfalls nicht innerhalb der 130%-Grenze anwendbar sein, so käme es bei der Schadensregulierung zu Lasten des Geschädigten im Ergebnis zur Anwendung zweierlei Maß.

Auf der einen Seite müsste sich der Geschädigte beim Reparaturschaden sowohl bei der fiktiven wie auch bei der konkreten Schadensabrechnung zu Gunsten des Schädigers auf eine kostengünstigere Reparaturmethode verweisen lassen. Auf der anderen Seite wäre ihm beim wirtschaftlichen Totalschaden der Verweis auf eine kostengünstigere Reparaturmethode im Wege des SmartRepair, um selbst in den Genuss der 130%-Regelung zu kommen, nicht möglich.

Auch hier stellt sich die Frage, ob der Sachverständige in seinem Gutachten auf einen kostengünstigeren, alternativen Reparaturweg hinweisen muss und für den Fall des Unterlassens die Frage nach der Haftung.

#### IV.

Es besteht die Gefahr, dass künftig der Gedanke alternativer Reparaturmöglichkeiten zu Lasten des Geschädigten in den Vordergrund gerückt und auch auf große bzw. größere Schäden allmählich ausgedehnt und übertragen wird.

Aus SmartRepair beim Kleinschaden könnte sich ein Trend hin zu »Lowest-CostRepair«, in anderen Worten, ein Trend hin zur kostengünstigsten Reparaturmöglichkeit bei allen Schäden, etablieren und sich so allmählich zu einer gefestigten Schadensregulierungspraxis durch die KH-Versicherer entwickeln, bei der die vom BGH vorgenommene subjektbezogene Schadensbetrachtung zu Lasten des Geschädigten in den Hintergrund gedrängt wird.

Um die Worte des BGH<sup>13</sup> aufzugreifen: Bei dem Bemühen um eine wirtschaftlich vernünftige Objektivierung des Restitutionsbedarfs darf auch im Rahmen von § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB nicht das Grundanliegen dieser Vorschrift aus den Augen verloren werden, dass nämlich dem Geschädigten bei voller Haftung des Schädigers ein möglichst vollständiger Schadensausgleich zukommen soll.

Deshalb ist bei der Prüfung, ob der Geschädigte den Aufwand zur Schadensbeseitigung in vernünftigen Grenzen gehalten hat, eine subjektbezogene Schadensbetrachtung anzustellen, d.h. Rücksicht auf die spezielle Situation des Geschädigten, insbesondere auf seine individuellen Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten sowie auf die möglicherweise gerade für ihn bestehenden Schwierigkeiten zu nehmen.

#### V.

Als Forderung für die Schadensregulierungspraxis ergibt sich hieraus:

##### 1.

Dem Geschädigten, der sein Fahrzeug reparieren lassen will, ist es nicht zumutbar, mehrere Vergleichsangebote für die Reparatur seines Fahrzeuges einzuholen, da dieser regelmäßig die technisch-qualitativen Unterschiede bei der geplanten Art der Reparatur bzw. beim Reparaturweg selbst nicht beurteilen kann. Daher sind dem Geschädigten bei tatsächlich durchgeführter Reparatur immer die Kosten für eine klassische Reparaturmethode zu erstatten.

##### 2.

Ebenso muss es dem Geschädigten auch in Zukunft möglich sein, auf ein von ihm eingeholtes Gutachten vertrauen und sich für die darin angegebene klassische Reparaturmethode entscheiden zu können.

---

<sup>13</sup> BGH Urteil vom 11.02.2014 – VI ZR 225/13.

**3.**

Dabei kann dem Sachverständigen nicht abverlangt werden, in seinem Gutachten sämtliche alternative und kostengünstigere Reparaturwege anzugeben. Dies würde den Rahmen der vertraglich geschuldeten Begutachtung beim Haftpflichtschaden sprengen. Insbesondere darf sich der Sachverständige auf die Angabe lang bewährter Reparaturmethoden und -wege beschränken, solange und soweit sich eine herrschende Meinung zur technischen Gleichwertigkeit verschiedener Reparaturmethoden nicht gebildet und kein anerkannter Qualitätsstandard bei der Durchführung alternativer Reparaturmethoden durchgesetzt hat.

## Alternative Reparaturtechniken

**Norbert Hermann**

**AZT Automotive GmbH, Referat Reparaturforschung,  
Allianz Zentrum für Technik, Ismaning**

**Alternative Reparaturtechniken** sind Reparaturmethoden bzw. – Techniken, bei denen die Reparatur auf die schadhafte Stelle begrenzt bleibt. So kann an Stelle des Austausches eine Instandsetzung des beschädigten Teiles durchgeführt werden. In der Praxis werden die folgenden vier Methoden am häufigsten angewendet:

- Ausbeulen von Metallanbauteilen
- Kunststoffreparatur an Außenteilen
- Spot Lackierung
- Steinschlagreparatur an Windschutzscheiben

Nahezu alle **Fahrzeughersteller** erteilen den genannten alternativen Reparaturmethoden die **Freigabe** und dokumentieren und empfehlen diese Techniken in Ihren Reparaturunterlagen

Die **Deutsche Kommission für Lack und Karosserieinstandsetzung** hat die genannten alternativen Reparaturmethoden untersucht, mit Kalkulationshilfen hinterlegt und in jeweils auf die Reparaturtechnik abgestellten **Resolutionen** beschrieben.



*Beschädigte Seitenwand*



*Ersatz des Teiles: Seitenwand herausgetrennt*





**Alternative:** *Seitenwand fachgerecht ausgebeult*

Positionen der Hersteller – Beispiel Mercedes-Benz

#### **Hinweise zur Reparaturmethode**

Das Instandsetzen beschädigter Karosseriebleche zählt zu den kostengünstigen und zeitsparenden Maßnahmen und ist dem Erneuern von Baugruppen vorzuziehen.

In jedem Fall sollte genau geprüft werden, welches Reparaturverfahren am günstigsten ist. Das Instandsetzen sollte für die Reparatur immer als »erste Wahl« betrachtet werden, weil dabei die im Werk erzielte Festigkeit, Maßhaltigkeit, Korrosionsbeständigkeit usw. am wenigsten beeinflusst wird.

#### **Alternative Reparaturtechniken: Ausbeulen**

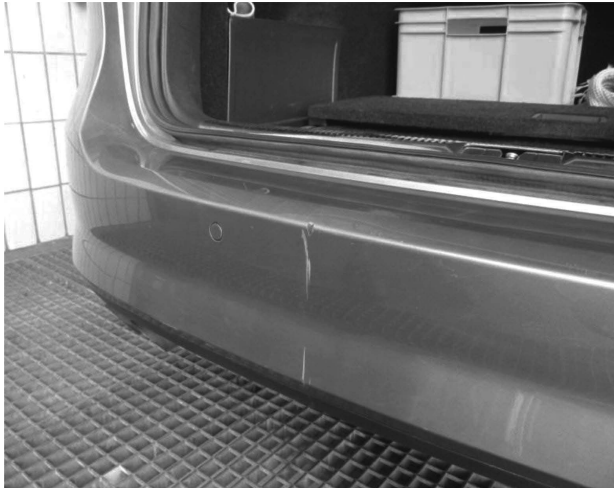
Finanzieller Vorteil der Instandsetzung:

<b>Kosten Ersatz der Seitenwand:</b>		<b>Kosten der Instandsetzung</b>	
Arbeitszeit :		Arbeitszeit :	
24,6 h × 85,- Euro	2096,66	9,4 h × 85,- Euro	800,41,-
Ersatzteil:	783,90	Ersatzteile:	51,86
Lackierung :	558,40	Lackierung :	382,25,-
<b>Summe</b>	<b>3438,96,-</b>	<b>Summe</b>	<b>1234,52</b>

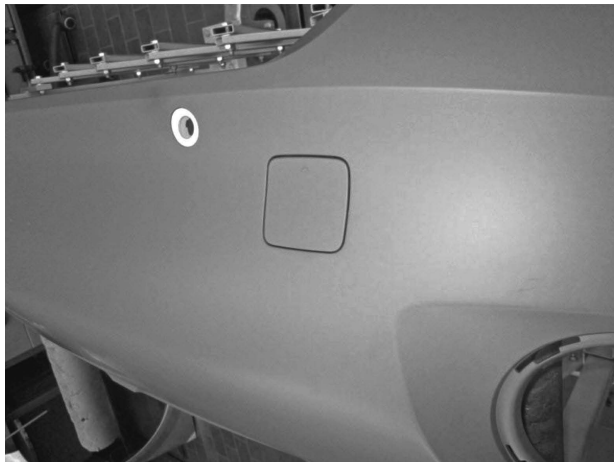
**Technische Vorteile der Instandsetzung**

- Erhalt des Originalverbunds der Fahrzeugkarosserie
- Erhalt des original Korrosionsschutzes

**Alternative Reparaturtechniken: Kunststoff**

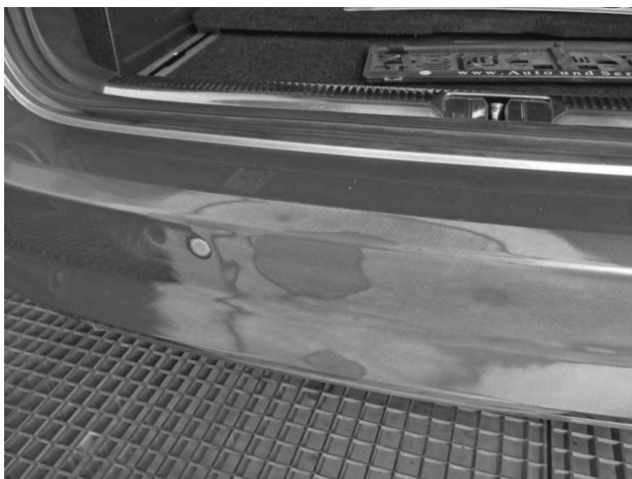


*Stoßfänger beschädigt*



*Stoßfänger Neuteil*

## Arbeitskreis VI: Alternative Reparaturmethoden



Alternative: Stofffänger instandgesetzt vor Reparaturlackierung

### Alternative Reparaturtechniken: Kunststoff

Freigaben der Hersteller – Kunststoffreparatur						
Stand: 2014	Fahrzeughersteller	Reparaturfreigabe	Möglichkeiten bzw. Einschränkungen	Reparaturmethode	Freigabe für Material	Freigabe für Kunststoffwissen
	AUDI	Ja	Abschürfungen / Kratzer Risse bis max. 100 mm Länge Löcher bis zu einem Ø von max. 30 mm	Kleben / Spachteln	Konzern-Reparaturset Ersatzteil-Nr.: D 907 700	Wird überprüft
	BMW / Mini	Ja	Durchführung nur von ausgebildeten Fachleuten, keine Reparatur von Tanks und Teilen aus PP/ PE Kunststoffen	Spachteln / Kleben	T.60350 Kunststoffbox 51 91 0 398 655	Zur Zeit : Nein
	CHRYSLER	Ja	Die Reparatur muss sowohl technisch als auch wirtschaftlich sinnvoll sein.	Kleben / Spachteln	Kein herstellereigenes Reparaturmaterial vorgeschrieben	Zur Zeit : Nein
	CITROEN	Ja	Nur Risse bis max. 15 cm Länge Keine Reparaturen an Sicherheitsstellen, Reparaturen sollten 1 Stunde nicht überschreiten	Kleben / Spachteln	T.60350 Spart ESSEX Citroen Reparatursatz ET-Nr. 9984 C6	Zur Zeit : Nein
	DAIHATSU	Ja	Preisniveau der lackierten Neuteile macht eine Reparatur meist unwirtschaftlich.	Kleben / Spachteln	Alle auf dem Markt befindlichen Systeme	Ja
	Mercedes/Benz	Ja	Siehe Service-Info 98 20 – Z – 0002A. Nur für Reparaturen an Stoßängerverbindungen und Stoßängerschutzleisten für	Kleben / Spachteln Schürfungen und Kratzer mit einer Tiefe von weniger als	T.60350 Kunststoff- Reparaturbox BR00.45-Z-1004-08A	Zur Zeit : nein

### Alternative Reparaturtechniken: Kunststoff

Finanzieller Vorteil der Instandsetzung:

<b>Kosten Ersatz des Stoßfängers:</b>		<b>Kosten der Instandsetzung:</b>	
Arbeitszeit :		Arbeitszeit :	
1,5 h × 85,- Euro	127,50,-	1,8 h × 85,- Euro	161,50,-
Ersatzteil:	422,28,-		
Lackierung:	272,01,-	Lackierung :	392,20,-
<hr/>		<hr/>	
Summe	<b>821,79,-</b>	Summe	<b>553,70</b>

### Technische Vorteile der Instandsetzung

- Eventuell auftretende Farbtonproblematik wird innerhalb des Teiles gelöst
- Kein Neuteil, keine unnötigen Zerlege- und Montagearbeiten

### Alternative Reparaturtechniken: Spotrepair



*Kotflügel mit kleiner Beschädigung*

Arbeitskreis VI: Alternative Reparaturmethoden

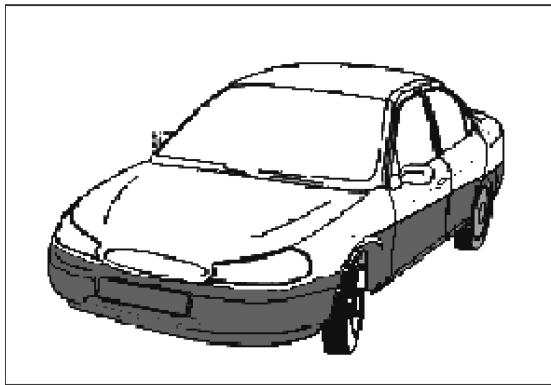


*Kotflügel komplett lackiert*

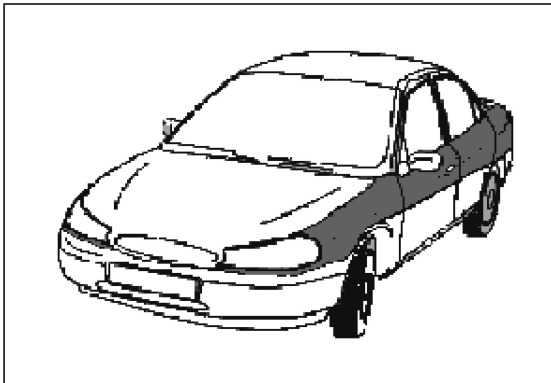


**Alternative:** *Kotflügel Spot lackiert*

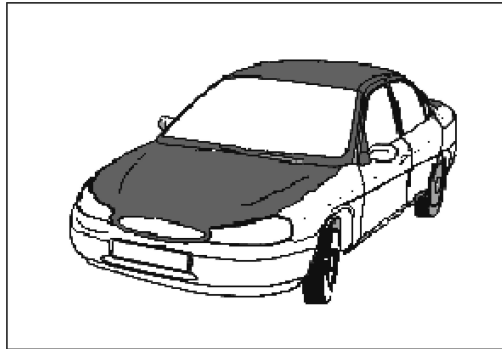
**Alternative Reparaturtechniken: Spotrepair**



*Spotlackierung gut möglich*



*Spotlackierung möglich*



*Spotlackierung bedingt möglich*

### Alternative Reparaturtechniken: Spotrepair

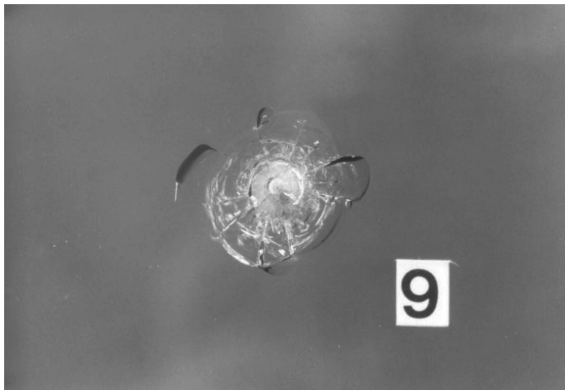
Finanzieller Vorteil der Spotlackierung:

<b>Kosten Lackierung kompl. Kotflügel:</b>		<b>Kosten der Instandsetzung:</b>	
Arbeitszeit :		Arbeitszeit :	
2,8 h × 92,- Euro	257,60 ,-	1,4 h × 92,- Euro	128,80,-
Material	55,97,-	Material :	32,68,-
<hr/>		<hr/>	
Summe	<b>313,57,-</b>	Summe	<b>192,16</b>

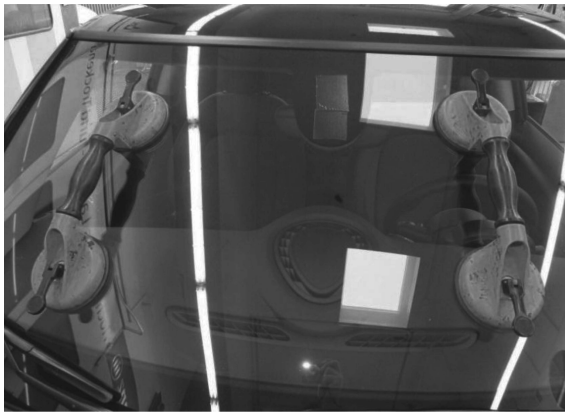
### Technischer Vorteil der Spotlackierung

- Farbtonangleichung im Teil, dadurch Vermeidung möglicher Farbtonprobleme zu angrenzenden Teilen

**Alternative Reparaturtechniken: Scheibenreparatur**

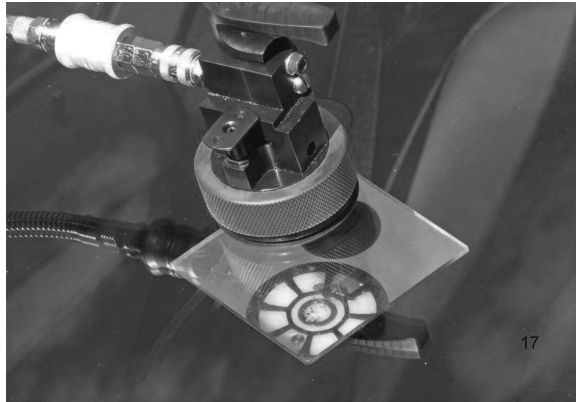


*Schaden an Windschutzscheibe*



*Austausch der Windschutzscheibe*

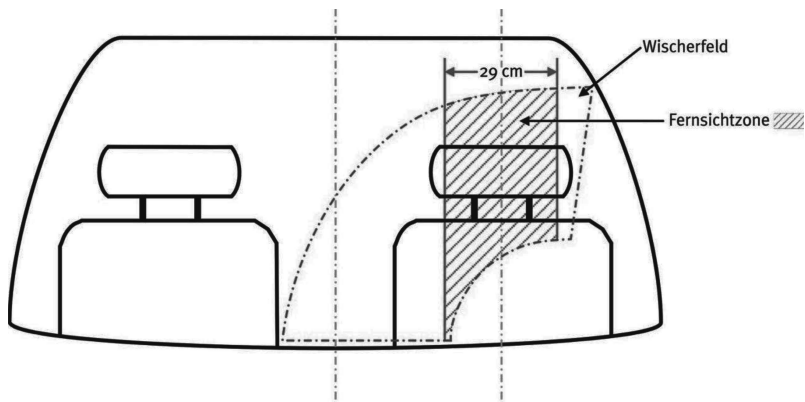




*Instandsetzung der Windschutzscheibe*

**Alternative Reparaturtechniken: Scheibenreparatur**

Möglichkeiten bzw. Grenzen der Instandsetzung von Steinschlägen an Windschutzscheiben sind klar definiert:



*Instandsetzung der definierten Schäden innerhalb der vorgegebenen Möglichkeiten bzw. Grenzen ermöglicht ein einwandfreies Ergebnis.*

### Alternative Reparaturtechniken: Scheibenreparatur

Finanzieller Vorteil der Scheibenreparatur:

<b>Kosten Ersatz der Scheibe</b>		<b>Kosten der Instandsetzung:</b>	
Arbeitszeit :		Arbeitszeit :	
2,5 h × 85,- Euro	212,50,-		100,-
Ersatzteil:	67,12,-		
<hr/>		<hr/>	
Summe	<b>689,75,-</b>	Summe	<b>100,-</b>

### Technischer Vorteil der Scheibenreparatur

- Kein Umbau/Tausch und keine Justage/Kalibrierung von Sensoren (Spurhaltesysteme, Regensensoren, Kamerasysteme, usw...)
- Keine Schneide- und Zerlegearbeiten im Fahrzeuginnenraum
- Kein Risiko von Korrosion im Zerlege- und Klebebereich

### Alternative Reparaturtechniken:

#### Fazit

Die dargestellten alternativen Reparaturtechniken sind von der Mehrzahl der Fahrzeughersteller freigegeben und größtenteils in den Reparaturunterlagen beschrieben.

Die Deutsche Kommission für Lack und Karosserieinstandsetzung hat den Methoden zugestimmt und die Grundlagen für die Kalkulation geschaffen. Die entsprechenden Vorgaben und Kalkulationshilfen sind allen Marktteilnehmern zugänglich.

Entscheidend für eine wirtschaftliche und einwandfreie Instandsetzung von Fahrzeugen ist die fachmännische Anwendung innerhalb ihrer Möglichkeiten und Grenzen. Der Geschädigte erhält unter diesen Voraussetzungen eine sowohl technisch als auch optisch einwandfreie Reparatur, die der herkömmlichen Reparatur nicht nachsteht, bzw. regelmäßig technische Vorteile bietet.

Eine Studie des Karlsruher Institut für Technologie in Zusammenarbeit mit der AZT Automotive GmbH zur Ökobilanz weist die Vorteile der dargestellten alternativen Reparaturmethoden für CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen aus.

Angesichts finanzieller, technischer und ökologischer Vorteile sollten die Potentiale dieser Methoden zukünftig in höherem Maß genutzt werden. Hierzu sind alle am Schadenprozess Beteiligten aufgerufen.

**Maßstab sollte der selbstzahlende Kunde sein.**

## **Alternative Reparaturmethoden bei Schäden an Kraftfahrzeugen und ihre systematische Einordnung in das Schadensersatzrecht**

**Dr. jur. Sigurd Wern**  
**Richter am Landgericht Saarbrücken**

### **A. Einleitung**

Technische Neuerungen im Karosserie- und Fahrzeugbau, insbesondere in der Karosserieinstandhaltungstechnik, führen dazu, dass die Methoden zur Reparatur von Sachschäden an Kraftfahrzeugen stetig verbessert werden. So wenig heute Autos wie vor 40 Jahren gebaut werden, so wenig sind Reparaturmethoden von heute mit denen vor 40 Jahren vergleichbar. Das ist auch für den technischen Laien ohne weiteres erkennbar. Ob und wann herkömmliche Reparaturmethoden durch neue Methoden abgelöst werden, ist dagegen eine Frage, die auch Fachleute oftmals nicht exakt beantworten können, weil erst die jahrelange Entwicklung, Erprobung und der Einsatz der neuen Reparaturmethoden in der Praxis deren wirklichen Wert zeigen. In der Zwischenzeit können unterschiedliche Reparaturmethoden am Markt in Konkurrenz treten, was die Schadensbehebung insbesondere im Haftpflichtfall zu einem rechtlichen Problem werden lässt. Ein ähnliches Phänomen ist in anderem Zusammenhang bekannt: Im Bereich der Arzthaftung<sup>1</sup> stellt sich beim Einsatz neuer Heilmethoden in vielen Fällen das Problem, ob die im Einzelfall angewandte neue Heilmethode den Anforderungen an eine Heilbehandlung nach medizinischem Standard genügt. Begründet der Einsatz der neuen Heilmethode also einen Behandlungsfehler? Und wie muss der Patient hierüber aufgeklärt werden? Während sich Rechtsprechung und Wissenschaft im Bereich der Arzthaftung bei diesen Fragen zwischenzeitlich auf einigermaßen sicherem Terrain bewegen,<sup>2</sup> lässt sich dies für die rechtliche Beurteilung alternativer

- 
- 1 Passenderweise fällt auch dieser Bereich – wie die Kfz-Schäden aus Verkehrsunfällen – in die Zuständigkeit des VI. Zivilsenats.
  - 2 Vgl. BGHZ 113, 297; 168, 103; 172, 254; MüKo-BGB/Wagner, 6. Aufl., § 823 Rn. 823 ff; zur Rechtslage nach dem Patientenrechtegesetz vgl. jurisPK-BGB/Lafontaine, 7. Aufl., § 630a BGB Rn. 309 ff.

Reparaturmethoden bei der Behebung von Schäden an Kraftfahrzeugen nicht sagen. Dass der Deutsche Verkehrsgerichtstag sich dieses Themas in einem eigenen Arbeitskreis annimmt, ist daher zu begrüßen. Der Verfasser hat sich bereits an anderer Stelle mit einem Ausschnitt aus diesem Themenkreis befasst.<sup>3</sup> Eine breiter angelegte, rechtssystematische Einordnung des Problems, die auch die Stellung des Sachverständigen beleuchtet, ist dabei unterblieben. Diese soll jetzt nachgeholt werden.

## **B. Grundsätze der Schadensbehebung bei Schäden an Kraftfahrzeugen**

### **I. Naturalrestitution und Wertersatz**

Kommt es bei einem Unfall zu einem Schaden an einem Kraftfahrzeug, für den ein anderer aufgrund einer Haftungsnorm (z.B. § 7 Abs. 1 StVG, § 18 Abs. 1 StVG, § 823 BGB) eintrittspflichtig ist, steht dem Eigentümer des Fahrzeugs als dem Geschädigten gegen den Haftungsschuldner ein Anspruch auf Schadensersatz zu. Wie Schadensersatz zu leisten ist, wird durch die allgemeinen Vorschriften der §§ 249 ff BGB geregelt. Zentrale Norm ist dabei § 249 BGB, der zu Recht als »Magna Charta« für den Geschädigten im Schadensrecht bezeichnet worden ist.<sup>4</sup>

#### **1. Naturalrestitution nach § 249 Abs. 1 BGB**

Gemäß § 249 Abs. 1 BGB hat der zum Schadensersatz Verpflichtete den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Der Anspruch richtet sich also gegen den Haftungsschuldner selbst. Dieser muss nach der Konzeption des Gesetzes einen Zustand herstellen, der so nie bestanden hat, nämlich einen Zustand, wie er bei Hinwegdenken des schädigenden Ereignisses eingetreten wäre.<sup>5</sup> Um diesen (hypothetischen) Zustand herzustellen, bedarf es grundsätzlich einer Vergleichsbetrachtung zwischen der Güterlage<sup>6</sup> des Geschädigten nach dem Schadensereignis und der (hypothetischen) Güterlage, wie sie ohne das Schadensereignis bestünde (sog. Differenzhypothese).<sup>7</sup> Alle sich

3 Wern, jM 2014, 184 ff.

4 So etwa Steffen, NJW 1995, 2057, 2059.

5 Insoweit ist der – auch vom BGH (z.B. BGHZ 27, 181; 61, 56; 178, 338) oftmals gebrauchte – Begriff der »Wiederherstellung« ungenau.

6 Der Begriff der »Güterlage«, wie er etwa von Rüßmann in: jurisPK-BGB, 6. Aufl., § 249 Rn. 1 gebraucht wird, erscheint mir vorzugsweise gegenüber anderen Begriffen wie etwa Vermögen (so etwa Medicus/Luckey in: Prütting/Wegen/Weinreich, BGB, 8. Aufl., § 249 Rn. 5). Denn es handelt sich um einen umfassenden Vergleich, der sich nicht auf wirtschaftliche Güter beschränkt, die am Markt mit einem bestimmten Wert gehandelt werden.

7 Die Differenzhypothese in diesem Sinne muss Ausgangspunkt aller schadensrechtlichen Überlegungen sein, wenn sie auch im Einzelfall durch normative Gesichtspunkte »korrigiert« wird; vgl. Staudinger/Schiemann, Neubearb. 2005, § 249 Rn. 4 ff; jurisPK-BGB/Rüßmann, 7. Aufl., § 251 Rn. 12; Steffen, NJW 1995, 2057 f. Das hat auch der BGH

hiernach ergebenden Unterschiede hat der Haftungsschuldner in Natur, also nicht rein wertmäßig, auszugleichen (totaler Schadensausgleich durch Naturalrestitution).<sup>8</sup>

## 2. Naturalrestitution nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB

Die praktische Bedeutung der Schadensbehebung durch den Ersatzverpflichteten nach § 249 Abs. 1 BGB ist gering.<sup>9</sup> Denn die meisten Geschädigten haben aus verständlichen Gründen kein Interesse daran, dem Haftungsschuldner, also meistens dem Schädiger, die Art und Weise der Schadensbehebung zu überlassen, insbesondere diesem auch noch die beschädigte Sache anzuvertrauen. Deshalb gewährt § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB bei der Verletzung einer Person und für den Fall der Beschädigung einer Sache dem Geschädigten das Recht, statt der Herstellung »den dazu erforderlichen Betrag« zu verlangen. Der Geschädigte soll dadurch in die Lage versetzt werden, die Schadensbehebung unabhängig vom Haftungsschuldner durchzuführen, auch um Streit über das Ergebnis der Restitution zu vermeiden.<sup>10</sup> Wegen dieser weitreichenden Befugnis spricht man auch vom Geschädigten als »Herrn des Restitutionsgeschehens«.<sup>11</sup> Rechtsdogmatisch handelt es sich bei der Regelung des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB um eine gesetzliche Ersetzungsbefugnis (*facultas alternativa*) zum Herstellungsanspruch nach § 249 Abs. 1 BGB.<sup>12</sup> Denn der Anspruch nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB ist kein anderer Anspruch als der auf Herstellung nach § 249 Abs. 1 BGB; er ist nur ein »als Zahlungsanspruch ausgekleideter besonderer Herstellungsanspruch«.<sup>13</sup>

Trotz ihres an sich klar formulierten Wortlauts (»Ist wegen Verletzung einer Person oder wegen Beschädigung einer Sache Schadensersatz zu leisten, so kann der Gläubiger statt der Herstellung den dazu erforderlichen Betrag verlangen.«) ist die Vorschrift Dreh- und Angelpunkt der meisten Streitigkeiten um den Ersatz von Kfz-Schäden. Der Grund hierfür liegt in dem Tatbestandsmerkmal »erforderlich«, das wegen seiner Unbestimmtheit von jeher Anlass zu grundlegenden Diskussionen gegeben hat. Dabei scheint die Sache auf den ersten Blick relativ einfach: Der Geschädigte soll in die Lage versetzt werden, die vollständige Restitution im Sinne des § 249 Abs. 1 BGB in Eigenregie durchzuführen, ohne Rücksicht auf den Schädiger nehmen zu müssen. Aber der Schein trügt und der Teufel liegt im Detail, wie einige Schlaglichter aus der Rechtsprechung des VI. Zivilsenats der letzten Jahrzehnte zu

stets so gesehen; vgl. BGHZ 45, 212; 54, 45; 98, 212; 188, 78; Urt. v. 18.10.2011 – VI ZR 17/11, NJW 2012, 50.

8 Vgl. nur BGHZ 155, 1; Staudinger/Schiemann, BGB, Neubearb. 2005, § 249 Rn. 3.

9 So bereits BGHZ 66, 239; Urt. v. 20.06.1972 – VI ZR 61/71, NJW 1972, 1800.

10 So bereits BGHZ 63, 182; zum Regelungszweck vgl. auch Staudinger/Schiemann, BGB, Neubearb. 2005, § 249 Rn. 210.

11 BGHZ 143, 189; 183, 21.

12 So bereits BGHZ 5, 105 mit Verweis auf die Rspr. des RG; des Weiteren BGHZ 63, 182; 169, 263; stellv. für die Lit.: Staudinger/Schiemann, BGB, Neubearb. 2005, § 249 Rn. 215.

13 Vgl. nur BGHZ 102, 322, 330. Das bildet den Unterschied zur Wahlschuld im Sinne der §§ 262 ff. BGB, bei der mehrere selbstständige Ansprüche nebeneinander bestehen; vgl. hierzu BGHZ 169, 263; Weber, VersR 1990, 934 m.w.N.

grundsätzlichen Fragen des Kfz-Schadensrechts erhellen, die für unsere nachfolgende Betrachtung alternativer Reparaturmethoden bedeutsam sind:<sup>14</sup>

*Grundsatz 1: Dispositionsfreiheit des Geschädigten*

Aus § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB leitet der VI. Zivilsenat ab, dass der Geschädigte frei darin ist, ob und wie er den Schaden behebt (Dispositionsfreiheit).<sup>15</sup> Hierfür zwei Beispiele:

*Beispiel 1:*

*H beschädigt mit seinem Fahrzeug die »Ente«<sup>16</sup> des G an der Stoßstange. G macht die Kosten der Reparatur der Stoßstange nach einem entsprechenden Kostenvoranschlag geltend. H zahlt und erfährt dabei, dass G die beschädigte »Ente« längst durch einen Neuwagen ersetzt hat, was G ohnehin vorhatte. G freut sich über den Geldsegen und leistet sich 2 Tage Urlaub in einem Top-Wellnesshotel mit seiner Freundin, den er sich ansonsten nicht gegönnt hätte.*

Alles Ausfluss der Dispositionsfreiheit des Geschädigten, würde der VI. Zivilsenat sagen.<sup>17</sup> Dass der Geschädigte das Fahrzeug in beschädigtem Zustand veräußert hat, ist danach ebenso unerheblich wie der Umstand, dass der Haftungsschuldner die Geldleistung ausschließlich zweckgebunden erbringt. Ob die Auffassung des VI. Senats dogmatisch richtig ist, soll hier nicht diskutiert werden, ebenso wie die Frage, ob es einsichtig ist, dass der Senat – trotz inhaltsgleicher Regelung in § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB – bei Personenschäden, aber auch bei Kfz-Folgeschäden, andere Maßstäbe anlegt.<sup>18</sup> Wichtig für die nachfolgende Betrachtung ist lediglich die Konsequenz dieser Auffassung: Wenn der Geschädigte Schadensersatz auch dann verlangen kann, wenn er ganz auf die Restitution verzichtet, so erhält er letztlich Kompensation für einen Aufwand, der nie entstanden ist und auch in vielen, wenn nicht sogar den meisten Fällen nicht mehr entstehen wird. Das ist die Grundlage der fiktiven

14 Zu den nachfolgenden Grundsätzen vgl. auch Steffen, NJW 1995, 2057 ff.; Müller, ZfS 2009, 62 ff, 124 ff. Eine hilfreiche Übersicht über die Rechtsprechung des VI. Zivilsenats zur Abrechnung von Kfz-Schäden bietet Wellner, BGH-Rechtsprechung zum Kfz-Sachschaden, 2. Aufl., § 12 Rn. 4 m.w.N.

15 BGH, Urt. v. 20.06.1989 – VI ZR 334/88, NJW 1989, 3009; BGHZ 154, 395; 155, 1; 162, 161; vgl. auch Steffen, NJW 1995, 2057, 2059 f.

16 Gemeint ist selbstverständlich das heute nicht mehr produzierte Auto der Marke Citroën, Typ: 2 CV.

17 St. Rspr. seit BGHZ 66, 239; 162, 161; 196, 190. Das sieht der V. Zivilsenat bei Grundstücken übrigens anders und betont: »Der deliktsrechtliche Anspruch auf Ersatz fiktiver Reparaturkosten für Haus und Garten geht mit der Veräußerung des Grundstücks unter; Urt. v. 05.03.1993 – V ZR 87/91, NJW 1993, 1793 mit Verweis auf BGHZ 81, 385.

18 Bei Personenschäden wird der Geschädigte zur ausschließlich zweckgebundenen Verwendung der ihm zugeflossenen Mittel, also zur ärztlichen Behandlung, verpflichtet; vgl. BGHZ 97, 14. Bei Folgeschäden stellt der Senat auf den tatsächlichen Verlauf ab, so etwa beim Nutzungsausfall, vgl. BGHZ 66, 239. Zur Kritik an der Differenzierung zwischen Sach- und Personenschäden vgl. aus neuerer Zeit Ziegler/Hartwig, VersR 2012, 1364 m.w.N.

Schadensabrechnung des VI. Zivilsenats, die dieser mit seinem Urteil vom 23. März 1976<sup>19</sup> »ins Leben gerufen« hat und von der später noch zu sprechen sein wird.

*Beispiel 2:*

*Bei einem Verkehrsunfall wird der 3 Monate alte Porsche 911 Targa 4S, Fahrleistung 3.000 km (Neupreis 133.000,- € inkl. MwSt.), des G schwer beschädigt. Der Wiederbeschaffungswert des Fahrzeugs beträgt 100.000,- € brutto. Die voraussichtlichen Reparaturkosten belaufen sich auf 110.000,- € inkl. MwSt. Der Haftpflichtversicherer des Schädigers verfügt über ein unbeschädigtes typengleiches Fahrzeug mit exakt derselben Ausstattung, derselben Wagenfarbe, demselben Kilometerstand und demselben Fahrzeugzustand. Er bietet dieses Fahrzeug dem G an. G lehnt dies ab und möchte stattdessen die vollständige Reparatur seines Wagens.*

Im Rahmen seiner Dispositionsfreiheit, wie sie der VI. Zivilsenat versteht, könnte G dies grundsätzlich verlangen, wenn er den Wagen reparieren lässt und weiterhin nutzt.<sup>20</sup> G könnte aber genauso gut die Kosten der Ersatzbeschaffung, also den Wiederbeschaffungswert, verlangen und H sein beschädigtes Fahrzeug zur Verwertung überlassen. Denn auch diese Art der Schadensbeseitigung ist, wie der VI. Zivilsenat stets betont, eine Form der Naturalrestitution.<sup>21</sup>

*Grundsatz 2: Schutz des Integritätsinteresses*

In § 249 BGB kommt zum Ausdruck, dass das deutsche Schadensersatzrecht dem Interesse des Geschädigten an der Integrität seiner Rechtsgüter, also an deren Erhalt im »unverletzten« Zustand, Vorrang vor dem reinen Wertersatz durch Geld gibt.<sup>22</sup> Dem Schutz dieses Integritätsinteresses hat der VI. Zivilsenat gerade bei Kfz-Schäden besondere Bedeutung beigemessen. Das kommt vor allem in der sog. »130%-Rechtssprechung« zum Ausdruck. Danach darf der Geschädigte bei Kfz-Schäden Ersatz der tatsächlichen Kosten einer fachgerechten und vollständigen Instandsetzung beanspruchen, solange sie 130% des Wiederbeschaffungswertes (einschließlich eines etwaigen merkantilen Minderwerts) des Fahrzeugs nicht überschreiten.<sup>23</sup> Der

<sup>19</sup> BGHZ 66, 239.

<sup>20</sup> Da die Reparaturkosten unter 130% des Brutto-Wiederbeschaffungswertes einschließlich eines – hier nicht erheblichen – merkantilen Minderwerts liegen und die weiteren Voraussetzungen (tatsächliche Reparatur, weitere Nutzung des Fahrzeugs) gegeben wären; vgl. hierzu näher BGHZ 115, 364; 154, 395; 162, 161; 178, 338; Urt. v. 15.11.2011 – VI ZR 30/11, NJW 2012, 52. Ob der Geschädigte in einem solchen – eher realitätsfernen – Fall aus anderen Gründen auf eine andere Schadensabrechnung verwiesen werden könnte, kann hier dahinstehen.

<sup>21</sup> BGHZ 66, 239; 115, 364; 162, 170. Zur Möglichkeit des Geschädigten, dem Haftungsschuldner das beschädigte Fahrzeug anzudienen vgl. BGH, Urt. v. 14.06.1983 – VI ZR 213/81, NJW 1983, 2694; v. 26.03.1985 – VI ZR 267/83, NJW 1985, 2471; hierzu näher Lafontaine, ZfS 2015, 125.

<sup>22</sup> Allg.M.; vgl. BGHZ 115, 364; MüKo-BGB/Oetker, 6. Aufl., § 249 Rn. 320.

<sup>23</sup> Vgl. BGHZ 115, 364. Entscheidend sind dabei die Bruttopreise vgl. BGH, Urt. v. 03.03.2009 – VI ZR 100/08, NJW 2009, 1340; v. 23.11.2010 – VI ZR 35/10, NJW 2011, 667. Ausnahme: Vorsteuerabzug; vgl. dazu Wellner, NJW 2012, 7, 9 m.w.N.

VI. Zivilsenat meint, dass der Eigentümer eines Fahrzeugs sein besonderes Interesse an der Integrität »seines« Fahrzeugs dadurch bekunde, dass er dieses fachgerecht repariere und deshalb über den Wiederbeschaffungswert hinaus entstandene Reparaturkosten ersetzt verlangen könne.<sup>24</sup>

Unter den Stichwörtern »Integritätsinteresse« und »Dispositionsfreiheit« lässt sich auch die Rechtsprechung des VI. Zivilsenats zusammenfassen, wonach in der Regel ein Anspruch des Geschädigten auf Ersatz der in einer markengebundenen Vertragswerkstatt anfallenden Reparaturkosten besteht, unabhängig davon, ob der Geschädigte den Wagen tatsächlich voll, minderwertig oder überhaupt nicht reparieren lässt.<sup>25</sup>

### *Grundsatz 3: Subjektbezogene Schadensbetrachtung*

Nach gefestigter Rechtsprechung des VI. Zivilsenats ist bei der Beurteilung, welcher Herstellungsaufwand erforderlich ist, eine subjektbezogene Schadensbetrachtung vorzunehmen. Es ist also Rücksicht auf die spezielle Situation des Geschädigten zu nehmen, »insbesondere auf seine individuellen Erkenntnis- und Einflussmöglichkeiten sowie die möglicherweise gerade für ihn bestehenden Schwierigkeiten.«<sup>26</sup> Dies gilt auch für die Frage, »in welcher Höhe dem Geschädigten wegen der ihm in seiner individuellen Lage möglichen und zumutbaren Reparatur seines beschädigten Fahrzeugs ein Schaden entstanden ist.«<sup>27</sup> Der Geschädigte darf also im Rahmen des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB alle Aufwendungen – ob konkret oder fiktiv – ersetzt verlangen, die er selbst ex ante, also im Wege einer Schadensprognose,<sup>28</sup> für erforderlich halten darf, um die Restitution durchzuführen. Der Gedanke der »subjektbezogenen Schadensbetrachtung« hat in vielen Fällen weitergeholfen, und zwar immer dann, wenn Haftpflichtversicherer übertriebene Anforderungen an die Schadensbehebung durch den Geschädigten gestellt haben, wie etwa bei der Problematik der Restwertermittlung,<sup>29</sup> oder Schadensrisiken verlagern wollten, wie etwa bei der sich verteuernenden Werkstattreparatur (»Werkstatt- oder Prognoserisiko«).<sup>30</sup> Andererseits bietet die subjektbezogene Schadensbetrachtung, gerade wenn sie zusammen mit der fiktiven Schadensabrechnung kombiniert wird, Anreiz für den Geschädigten, Aufwendungen vom Haftungsschuldner ersetzt zu verlangen, die der Geschädigte, müsste er selbst für die Unfallfolgen eintreten, nie und nimmer getätigt hätte.

24 BGHZ 115, 364; 162, 161. Anders noch BGH, Urt. v. 20.06.1972 – VI ZR 61/71, NJW 1972, 1800, wo eine Überschreitung des Wiederbeschaffungswerts als unverhältnismäßiger Schadensbeseitigungsaufwand angesehen wurde.

25 BGHZ 155, 1; 183, 21; Urt. v. 15.07.2014 – VI ZR 313/13, NJW 2014, 3236.

26 BGHZ 115, 364; 171, 287; Urt. v. 18.10.2011 – VI ZR 17/11, NJW 2012, 50.

27 BGH, Urt. v. 18.10.2011 – VI ZR 17/11, NJW 2012, 50.

28 BGH, Urt. v. 23.01.2007 – VI ZR 67/06, NJW 2007, 1450.

29 BGHZ 163, 362; 171, 287; Urt. v. 30.05.2006 – VI ZR 174/05, NJW 2006, 2320; v. 13.10.2009 – VI ZR 318/08, NJW 2010, 605.

30 BGHZ 63, 182; 115, 364; Urt. v. 10.07.2007 – VI ZR 258/06, NJW 2007, 2917.



*Grundsatz 4: Wirtschaftlichkeitsgebot und Bereicherungsverbot*

Im Hinblick auf solche Missbrauchsgefahren sah sich der VI. Zivilsenat bereits früh gezwungen, zulasten des Geschädigten Beschränkungen bei der Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen vorzunehmen.<sup>31</sup> Eine wesentliche Beschränkung, die insbesondere bei Kfz-Schäden besondere Bedeutung erhält, sieht er dabei in dem sogenannten »Wirtschaftlichkeitsgebot«. »Dieses gebietet dem Geschädigten, den Schaden auf diejenige Weise zu beheben, die sich in seiner individuellen Lage als die wirtschaftlich vernünftigste darstellt, um sein Vermögen in Bezug auf den beschädigten Bestandteil in einen dem früheren gleichwertigen Zustand zu versetzen. Verursacht von mehreren zum Schadensausgleich führenden Möglichkeiten eine den geringeren Aufwand, so ist der Geschädigte grundsätzlich auf diese beschränkt. Nur der für diese Art der Schadensbehebung nötige Geldbetrag ist im Sinne des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB zur Herstellung erforderlich.«<sup>32</sup>

Damit im unmittelbaren Zusammenhang steht das sogenannte »Bereicherungsverbot«: Der Geschädigte soll zwar vollen Ersatz verlangen können, aber an dem Schadensfall nicht verdienen.<sup>33</sup> Das folgt aber bereits aus der Schadensberechnung nach der Differenzhypothese (vgl. dazu oben).<sup>34</sup>

*Grundsatz 5: Obliegenheiten des Geschädigten*

Während die zuletzt dargestellten Beschränkungen bei der Geltendmachung von Schadensersatz vom VI. Zivilsenat als Problem der Erforderlichkeit angesehen werden, siedelt er andere Beschränkungen im Bereich des § 254 BGB an, also im Rahmen der Frage des Mitverschuldens des Geschädigten bei der Schadensentstehung. Ein Beispiel hierfür ist die in den letzten Jahren vom Senat anerkannte Möglichkeit des Schädigers, den Geschädigten, der seinen Schaden fiktiv geltend macht, auf die Kosten einer (günstigeren) Reparaturmöglichkeit in einer anderen Markenwerkstatt oder »freien« Fachwerkstatt zu verweisen.<sup>35</sup>

### **3. Wertersatz nach § 251 BGB**

Das Verlangen nach Restitution gemäß § 249 BGB wird von Gesetzes wegen durch die Regelung des § 251 BGB begrenzt. Nach § 251 Abs. 1 BGB hat der Ersatzpflichtige den Gläubiger in Geld zu entschädigen, soweit die Herstellung nicht möglich oder zur Entschädigung des Gläubigers nicht genügend ist. Nach § 251 Abs. 2 Satz 1 BGB kann der Haftungsschuldner den Geschädigten auf den Wertersatz in Geld verweisen, wenn die Herstellung in Natur nur mit unverhältnismäßigen Aufwendungen

31 Vgl. Steffen, NJW 1995, 2057, 2060. Zur Begrenzung fiktiver Schadensposten in der aktuellen Rspr. des VI. Zivilsenats vgl. auch die krit. Darstellung von Schiemann/Haug, VersR 2006, 160.

32 BGHZ 181, 242.

33 Vgl. BGHZ 154, 395; Urt. v. 18.10.2011 – VI ZR 17/11, NJW 2012, 50.

34 So richtig jurisPK-BGB/Rüßmann, § 251 Rn. 45.

35 Vgl. nur BGH, Urt. v. 14.05.2013 – VI ZR 320/12, NJW 2013, 2817 m.w.N.

möglich ist. Beide Vorschriften schützen im Gegensatz zu § 249 BGB das reine Wertinteresse, d.h. die Differenz zwischen dem Wert des Vermögens, wie es sich ohne das schädigende Ereignis darstellen würde, und dem durch das schädigende Ereignis verminderten Wert.<sup>36</sup> Den Anwendungsbereich des § 251 BGB hat der VI. Zivilsenat allerdings durch seine Rechtsprechung zu Kfz-Schäden wesentlich beschnitten.<sup>37</sup> Danach gilt: Im Hinblick auf die Dispositionsfreiheit des Geschädigten und dessen Integritätsinteresse (vgl. oben) sowie den Umstand, dass gebrauchte Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt in hinreichender Zahl vorhanden sind, bleibt selbst bei der Zerstörung, der Totalbeschädigung sowie der Entwendung eines Kfz (Ausnahme: Unikate) die Herstellung in Natur nach § 249 BGB möglich und damit die Anwendung des § 251 Abs. 1 BGB ausgeschlossen.<sup>38</sup> § 251 Abs. 1 BGB erhält seine Bedeutung bei Kfz-Schäden damit im Wesentlichen durch den Ersatz des merkantilen Minderwerts,<sup>39</sup> weil die Naturalrestitution diesen Vermögensnachteil nicht auszugleichen vermag. Auch § 251 Abs. 2 Satz 1 BGB (Unverhältnismäßigkeit der Restitution) ist durch die Ausdehnung des Schadensersatzes bis zur »Integritätsspitze« von 130% bei konkreter fachgerechter Reparatur<sup>40</sup> sowie der grundsätzlichen Möglichkeit für den Geschädigten, jedenfalls den Weg der Ersatzbeschaffung zu beschreiten,<sup>41</sup> bei Kfz-Schäden in seiner praktischen Bedeutung zu vernachlässigen.

## II. Konkrete Schadensabrechnung

Lässt der Geschädigte sein Fahrzeug reparieren, repariert es selbst oder beschafft sich ein gleichwertiges<sup>42</sup> Fahrzeug, so kann er die ihm hierdurch entstandenen Kosten zum Gegenstand seines Schadensersatzverlangens machen (konkrete

36 BGH, Urt. v. 11.03.2010 – IX ZR 104/08, NJW 2010, 1357; Staudinger/Schiemann, BGB, Neubearb. 2005, § 249 Rn. 211, § 251 Rn. 3; MüKo-BGB/Oetker, 6. Aufl., § 251 Rn. 14).

37 Zur Kritik an dieser Rspr. vgl. MüKo-BGB/Oetker, 6. Aufl., § 251 Rn. 423.

38 BGHZ 115, 375; 162, 170 für den wirtschaftlichen Totalschaden; BGH, Urt. v. 02.03.2010 – VI ZR 144/09, NJW 2010, 2121 zur Schadensabrechnung bei »Unikaten«, wo der Senat allerdings – offensichtlich fehlerhaft – von »Wiederbeschaffungswert« statt »Wiederbeschaffungsaufwand« (Wiederbeschaffungswert abzüglich Restwert) spricht.

39 Darunter ist die Minderung des Verkaufswertes zu verstehen, die trotz völliger und ordnungsmäßiger Instandsetzung des Fahrzeugs allein deshalb verbleibt, weil bei einem großen Teil des Publikums, vor allem wegen des Verdachts verborgener gebliebener Schäden, eine den Preis beeinflussende Abneigung gegen den Erwerb unfallbeschädigter Kraftfahrzeuge besteht (BGHZ 27, 181). Das heißt: die Differenz zwischen dem erzielbaren Verkaufserlös vor dem Unfall und dem nach der Reparatur; jurisPK-BGB/Rüßmann, 7. Aufl., § 251 Rn. 7. Zum merkantilen Minderwert aus neuerer Zeit vgl. Jaeger, ZfS 2009, 602 ff.

40 BGHZ 162, 161.

41 BGHZ 115, 375.

42 Zum Inhalt der Gleichwertigkeit vgl. LG Saarbrücken, Urt. v. 21.05.2010 – 13 S 5/10, juris.

Schadensabrechnung).<sup>43</sup> Diese tatsächlich aufgewendeten Beträge sind zwar nicht notwendig identisch mit dem zur Herstellung erforderlichen Geldbetrag im Sinne des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB. Sie sind aber im Rahmen der richterlichen Schadensschätzung nach § 287 ZPO Indiz für die Erforderlichkeit.<sup>44</sup> Dafür sprechen im Wesentlichen zwei Gründe:

1. Der Geschädigte belegt durch seine tatsächlichen Aufwendungen sein »Integritätsinteresse« in besonderer Weise.
2. Dadurch, dass er sich für die tatsächliche Restitution entschieden und hierfür Ausgaben aus seinem Vermögen getätigt hat, ist der Geschädigte in seiner »Dispositionsfreiheit« und nach dem Grundsatz der »subjektiven Schadensbetrachtung« besonders schützenswert.

### III. Fiktive Schadensabrechnung

Der Geschädigte kann in Ausfluss seiner Dispositionsfreiheit seinen Sachschaden<sup>45</sup> aber auch fiktiv abrechnen.<sup>46</sup> Der Geschädigte macht dabei unabhängig von den tatsächlich entstandenen Aufwendungen – meist auf der Grundlage eines Sachverständigengutachtens oder eines Kostenvoranschlages – Geldentschädigung für Restitutionsmaßnahmen geltend, die nach seiner Auffassung zur Schadensbehebung erforderlich wären (hypothetische Aufwendungen). Anders als bei der konkreten Schadensabrechnung ist der Geschädigte bei fiktiver Schadensabrechnung weder in seinem Integritätsinteresse noch im Hinblick auf getroffene Vermögensdispositionen besonders schützenswert.<sup>47</sup> Daher kommt den Beschränkungen des Schadensersatzes, wie dem Wirtschaftlichkeitsgebot, dem Bereicherungsverbot und den Obliegenheiten des Geschädigten, bei fiktiver Schadensabrechnung eine gesteigerte normative Bedeutung zu.<sup>48</sup> Gerade deswegen ist eine trennscharfe begriffliche Abgrenzung zur konkreten Schadensabrechnung unbedingt notwendig.<sup>49</sup>

43 Vgl. BGHZ 169, 263; Urt. v. 18.10.2011 – VI ZR 17/11, NJW 2012, 50.

44 BGH, Urt. v. 23.01.2007 – VI ZR 67/06, NJW 2007, 1450; v. 15.10.2013 – VI ZR 471/12, ZfS 2014, 73; vgl. hierzu auch Weber, VersR 1992, 527 ff.

45 Für die Folgeschäden gilt anderes; etwa für den Nutzungsausfall vgl. BGHZ 66, 239; insoweit missverständlich BGH, Urt. v. 05.02.2013 – VI ZR 290/11, wo von »fiktivem Nutzungsausfall« gesprochen wird, aber der Sache nach die Dauer des Anspruchs auf Nutzungsausfallentschädigung gemeint ist.

46 Zur Begründung der fiktiven Berechnung des Fahrzeugschadens vgl. Steffen, NZV 1991, 1 ff. Zur Frage der Bindung an die getroffene Wahl vgl. BGHZ 169, 263; Urt. v. 18.10.2011 – VI ZR 17/11, NJW 2012, 50.

47 Vgl. zuletzt BGH, Urt. v. 15.07.2014 – VI ZR 313/13, NJW 2014, 3236 m.w.N.

48 Zu den Beschränkungen des Schadensersatzes bei fiktiver Abrechnung vgl. BGH, Urt. v. 14.05.2013 – VI ZR 320/12, NJW 2013, 2817; v. 03.12.2013 – VI ZR 24/13, NJW 2014, 535; v. 15.07.2014 – VI ZR 313/13, NJW 2014, 3236; Wern, jM 2014, 184, 187 m.w.N.

49 Das ist in manchen Urteilsgründen des VI. Zivilsenats der letzten Zeit leider nicht immer spürbar; vgl. etwa Urt. v. 05.02.2013 – VI ZR 363/11, NJW 2013, 1151 mit krit. Anm. Freymann, jM 2014, 62.

## C. Alternative Reparaturmethoden in der Systematik der §§ 249 ff BGB

### I. Erforderlichkeit und Risikoabschätzung (§ 249 Abs. 2 Satz 1 BGB)

#### 1. Ausgangsüberlegungen

Fällt das Stichwort »Alternative Reparaturmethoden«, tritt quasi reflexhaft der Gedanke an die vom VI. Zivilsenat anerkannte Möglichkeit der Verweisung des Geschädigten auf die geringeren Kosten einer Reparatur in einer anderen markengebundenen oder »freien« Fachwerkstatt auf.<sup>50</sup> Der Gedanke ist – prima vista – so einfach wie bestechend: Der Geschädigte hätte danach Anspruch auf eine Herstellung nach herkömmlichen Methoden, könnte aber vom Haftungsschuldner unter bestimmten Umständen auf alternative Reparaturmethoden verwiesen werden. Hat man diesen Schritt gedanklich vollzogen, stellt sich das Problem der alternativen Reparaturmethoden eindeutig als Fall der Schadensminderungspflicht des Geschädigten nach § 254 Abs. 2 BGB dar und man muss nur noch die Grundsätze des VI. Zivilsenats zur Verweisung auf den Fall übertragen.

Bei näherem Hinschauen weist diese Lösung allerdings einen entscheidenden Fehler auf: Sie entspricht nicht den Regeln der juristischen Kunst. Denn sie überträgt die Lösung eines bekannten Falles ohne weitere Überprüfung auf einen anderen Sachverhalt. Deshalb muss die Suche nach einer dogmatisch tragfähigen Lösung richtigerweise dort ansetzen, wo das Gesetz selbst die Fragen der Schadensbehebung vorrangig behandelt, nämlich in § 249 BGB. Die Kernfrage muss also auch bei der Problematik alternativer Reparaturmethoden lauten: Was kann der Geschädigte als erforderlichen Herstellungsaufwand im Sinne des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB verlangen?<sup>51</sup> Dass die Antwort auf die Frage von hohem praktischem Interesse ist, liegt daran, dass die Kosten alternativer Reparaturmethoden in den meisten Fällen nur einen Bruchteil der Kosten herkömmlicher Methoden ausmachen.<sup>52</sup> Angesichts der Schadenaufwendungen der Versicherer in der Kfz-Haftpflicht eine »Millionenfrage«.<sup>53</sup>

Mit der Verortung des Problems bei dem Begriff der Erforderlichkeit des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB ist die erste entscheidende Weichenstellung verbunden: Da die Auslegung des Begriffs der Erforderlichkeit – wie wir gesehen haben – stark von der Art der Schadensabrechnung beeinflusst wird, ist die Problemlösung zwingend im System der konkreten und fiktiven Schadensabrechnung entsprechend der dargestellten Grundsätze zu suchen. Dabei handelt es sich nicht um eine unzulässige Prämissenbildung, die die Gefahr eines Zirkelschlusses in sich trägt. Es geht vielmehr

50 Vgl. dazu BGH, Urt. v. 14.05.2013 – VI ZR 320/12, NJW 2013, 2817 m.w.N.

51 Insoweit zutreffend OLG Karlsruhe, NJW 2003, 3208; Nugel, NZV 2015, 12, 13.

52 Vgl. hierzu Wern, jM 2014, 184 sowie den Beitrag von Hermann in diesem Band.

53 Die Schadenaufwendungen in der Kfz-Haftpflicht betragen im Jahr 2011 ca. 12,5 Mrd. € (Quelle: <http://jahrbuch.gdv.de/2012/de/geschäftsverlauf-in-den-versicherungszweigen-und-arten/kraftfahrtversicherung/>).

darum, mit Hilfe eines anerkannten Systems der Behandlung von Kfz-Schäden eine diesem System entsprechende Lösung für eine Einzelproblematik zu entwickeln. Dass dabei die »Richtigkeit« der systematischen Grundlagen, wie sie oben skizziert worden sind, unterstellt wird, ist Voraussetzung einer solchen Problemlösung.

## **2. Die Problematik alternativer Reparaturmethoden bei konkreter Schadensabrechnung**

*Fall 1: Bei einem von H allein verschuldeten Unfall wird die Motorhaube des Fahrzeugs von G beschädigt. G fährt daraufhin in seine markengebundene Fachwerkstatt, wo die Motorhaube durch eine neue ersetzt wird, und verlangt nach Maßgabe der Reparaturrechnung Ersatz der angefallenen Kosten. H wendet nun ein, es hätte die Möglichkeit einer alternativen Reparatur bestanden, die deutlich günstiger gewesen wäre.*

Die Lösung des Falles ist klar, wenn man die Grundsätze der konkreten Schadensabrechnung heranzieht:

Da G sein besonderes Integritätsinteresse durch die Reparaturrechnung belegt, kommt den tatsächlich entstandenen Kosten bei der Beurteilung, welcher Herstellungsaufwand im Rahmen des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB erforderlich ist, ein starkes Gewicht zu. Hinzu tritt, dass G aus seiner Sicht von der Erforderlichkeit der anfallenden Reparaturkosten ausgehen durfte (subjektbezogene Schadensbetrachtung). Im Zweifel wusste G nämlich gar nichts von einer alternativen Reparaturmethode. Das Interesse des G am Ersatz der angefallenen Reparaturkosten ist in dieser Situation weitgehend geschützt, allerdings nicht grenzenlos. Die Grenze seiner Schutzwürdigkeit bildet auch hier die sog. »130%-Grenze«. Insoweit gilt: Liegen die Reparaturkosten innerhalb dieser Grenze, erhält G vollständigen Ersatz, wenn die Reparatur vollständig und fachgerecht erfolgt und G das Fahrzeug weiterrnutzt (vgl. oben Beispiel 2). Überschreitet der Herstellungsaufwand diese Grenze, kommt es darauf an, ob G die Durchführung der Reparatur für erforderlich halten durfte. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn sich der zu erwartende Herstellungsaufwand innerhalb der 130%-Grenze bewegt (Schadensprognose), selbst wenn die Reparatur sich im Nachhinein ohne Verschulden des G als teurer erweist (sog. Prognoserisiko).<sup>54</sup> Das alles gilt aber unabhängig vom nachträglichen Hinweis des Haftpflichtversicherers auf eine günstigere Alternativmethode. Dieser Hinweis spielt für die Falllösung daher keine entscheidende Rolle.

Der pfiffige H wird sich daher Folgendes überlegen: Wenn G die Kosten einer herkömmlichen Reparatur unter anderem deshalb ersetzt bekommt, weil er im Zweifel nichts von der Möglichkeit alternativer Reparaturmethoden weiß, so müsste man den Geschädigten doch nur vor Durchführung der Reparatur »bösgläubig« machen. Damit kommen wir zu folgender Fallabwandlung:

<sup>54</sup> Vgl. BGHZ 63, 182; OLG Köln, OLG-Report 1992, 126; OLG Stuttgart, OLG-Report 2003, 481; Wern, jM 2014, 184.

*Fall 2: Bevor G die Motorhaube seines Wagens austauschen lässt, erhält er von H ein Schreiben mit einem Gutachten des anerkannten, öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen S bei, aus dem sich ergibt, dass es eine gleichwertige Reparaturmethode gibt, die um ein Vielfaches günstiger ist. G ist verunsichert, lässt aber dennoch reparieren. Erhält G die Kosten der herkömmlichen Reparatur?*

Zunächst hat G auch hier sein Integritätsinteresse durch die Reparatur belegt, ein starkes Argument für die Erforderlichkeit des entstandenen Herstellungsaufwands. Fraglich ist aber, ob G die Reparatur nach der herkömmlichen Reparaturmethode auch veranlassen durfte, obwohl er über eine günstigere Alternative Bescheid wusste. Das hängt davon ab, was man von einem Geschädigten in einer solchen Situation erwarten darf. Da es auf die Verständnismöglichkeiten des Geschädigten in seiner speziellen Situation ankommt, wird man insoweit kaum fordern können, dass G sich zunächst auf eigene Kosten fachlichen Rat zur Frage einholen muss, ob die Feststellungen des Sachverständigen S zutreffend sind. Allein damit ist die Frage aber noch nicht abschließend beantwortet. Denn bei der vorliegenden Fallgestaltung streitet für den H auf den ersten Blick das Wirtschaftlichkeitsgebot. Folgt aber hieraus zwingend, dass G sich auf die von H vorgeschlagene Reparatur hätte einlassen müssen?

Ich möchte die Frage aus folgendem Grund verneinen:

Eine Verlagerung des mit der Methodenwahl verbundenen Risikos auf den Geschädigten unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit würde die Dispositionsfreiheit des Geschädigten in unzulässiger Weise einschränken. Der Geschädigte müsste sich in letzter Konsequenz immer auf das einlassen, was der Haftungsschuldner ihm als Weg der Schadensbehebung vorschreibt, weil er ansonsten immer Gefahr liefe, trotz besseren Wissens einen wirtschaftlich ungünstigeren Weg zu beschreiten. Allein durch den Hinweis des Haftungsschuldners auf eine günstigere Möglichkeit der Schadensbehebung würde so der Grundsatz der Dispositionsfreiheit des Geschädigten ausgehöhlt. Das Wirtschaftlichkeitsgebot darf aber nicht dazu führen, dass »im Schädigerinteresse der Grundsatz des § 249 Satz 2 BGB (a.F. – Anm. d. Verf.) unterlaufen wird, nach dem der Geschädigte Herr der Schadensbehebung ist und hierbei durch den Schädiger nicht hineinregiert werden darf«. <sup>55</sup> Eine solche Sichtweise würde im Übrigen auch der Bedeutung und dem Zweck des Wirtschaftlichkeitsgebots nicht gerecht. Denn die Verpflichtung des Geschädigten, den wirtschaftlich günstigsten Weg zu beschreiten, darf nicht abstrakt nach ausschließlich objektiven Kriterien bestimmt werden. Entscheidend ist vielmehr, was vom Standpunkt eines verständigen, wirtschaftlich denkenden Menschen in der Lage des Geschädigten zur Behebung des Schadens zweckmäßig und angemessen erscheint. Der Geschädigte hat also (nur) im Rahmen des ihm Zumutbaren den wirtschaftlicheren Weg der Schadensbehebung zu wählen, sofern er die Höhe der für die Schadensbeseitigung

---

55 Steffen, ZfS 2002, 161. Aus der Rspr. vgl. BGHZ 143, 189, 194 f.; 163, 362, 367.

aufzuwendenden Kosten beeinflussen kann.<sup>56</sup> Damit kann G auch in Fall 2 die ihm entstandenen Kosten der Reparatur ersetzt verlangen.

Anderes könnte nur dann gelten, wenn sich dem G quasi aufdrängen muss, dass der von ihm bevorzugte Weg der Restitution gegenüber der alternativen Reparaturmethode unwirtschaftlich ist. Das dürfte in der Praxis die Ausnahme sein. Denn der Geschädigte müsste dann im Einzelfall ohne Hinzuziehung externen Sachverständigen verlässlich beurteilen können, ob beide Reparaturmethoden vergleichbar sind – etwas, was von einem Laien in aller Regel nicht erwartet werden kann.<sup>57</sup>

*Fall 3: G ist besonders vorsichtig und holt, bevor er die Reparatur bei seiner Werkstatt in Auftrag gibt, ein Sachverständigengutachten zur Höhe des Schadens ein. Der von ihm beauftragte Sachverständige S kommt in seinem Gutachten zum Ergebnis, dass es neben der herkömmlichen Reparatur auch die Möglichkeit einer alternativen Reparatur gibt, die allerdings risikobehaftet ist. G lässt daraufhin seinen Wagen nach der herkömmlichen Methode reparieren.*

Auch in diesem Fall kann G die Kosten einer herkömmlichen Reparatur ersetzt verlangen. Er belegt sein Integritätsinteresse durch die Reparatur und darf bei subjektbezogener Schadensbetrachtung den Weg einschlagen, »der aus seiner Sicht seinen Interessen am besten zu entsprechen scheint«. <sup>58</sup> Der Grundsatz des Wirtschaftlichkeitsgebots führt auch hier nicht zur Beschränkung, da die Reparatur nach der alternativen Methode – aus Sicht des G – wegen des damit verbundenen Risikos keine echte Restitutionsalternative bietet.

Aus den bisherigen Falllösungen könnte verallgemeinernd geschlossen werden, dass der Geschädigte bei konkreter Abrechnung grundsätzlich den Weg der herkömmlichen Methode beschreiten kann, auch wenn diese gegenüber einer alternativen Reparaturmethode teurer ist. Gibt es also einen Anspruch auf eine Reparatur nach herkömmlichen Methoden?

Betrachten wir hierzu folgende Fallabwandlung:

*Fall 4: Der von G beauftragte Sachverständige S kommt in seinem Gutachten zum Ergebnis, dass es neben der herkömmlichen Reparatur auch die Möglichkeit einer alternativen Reparatur gibt, die deutlich günstiger ist. Auf Rückfrage des G erklärt S, dass beide Wege absolut gleichwertig sind und sogar von derselben markengebundenen Werkstatt angeboten werden. G entschließt sich trotzdem, seinen Wagen nach der herkömmlichen Methode reparieren zu lassen, weil er »auf Nummer sicher gehen will«. Kann G die insofern entstandenen Kosten verlangen?*

<sup>56</sup> Vgl. BGHZ 115, 364; 160, 377; 162, 161; 171, 287; 181, 242.

<sup>57</sup> Vgl. hierzu auch LG Saarbrücken, Urt. v. 16.12.2011 – 13 S 128/11, juris; Wern, jM 2014, 184, 185.

<sup>58</sup> Vgl. BGH, Urt. v. 23.01.2007 – VI ZR 67/06, NJW 2007, 1450 m.w.N.

Für die Ersatzfähigkeit spricht zunächst – wie in den Fällen 1 bis 3 – der Umstand, dass G sein Integritätsinteresse durch die Beauftragung der Reparatur in besonderer Weise belegt hat und die Entscheidung, wie er den Schaden beheben lässt, grundsätzlich unbeeinflusst treffen kann (Dispositionsfreiheit). Ein wesentlicher Unterschied ergibt sich aber bei Heranziehung des Grundsatzes der subjektbezogenen Schadensbetrachtung und des Wirtschaftlichkeitsgebots. Danach ist darauf abzustellen, welche Aufwendungen ein Geschädigter in der konkreten Situation des G bei einer vernünftigen wirtschaftlichen Betrachtung für erforderlich hätte halten dürfen. Ein solcher Geschädigter hätte aber berücksichtigt, dass sein eigener Sachverständiger auf die völlige Gleichwertigkeit beider Reparaturmethoden hingewiesen hatte, und hätte sich deshalb entsprechend dem Wirtschaftlichkeitsgebot für die günstigere Alternativmethode entschieden. Danach könnte G lediglich die Kosten der günstigeren Alternativmethode verlangen.

Dieses Ergebnis mag zunächst überraschen, weil quasi der eigene Sachverständige dem Geschädigten die Möglichkeit einer Reparatur nach der herkömmlichen Methode vereitelt. Es fügt sich aber nahtlos in das System des Schadensrechts bei Kfz-Schäden ein. Das Stichwort »Alternative Reparaturmethoden« sollte insoweit nicht den Blick dafür verstellen, dass solche Fälle in anderer Konstellation ständig vorkommen. So ist klar, dass ein Geschädigter grundsätzlich auch nicht die Kosten einer von ihm veranlassten Reparatur verlangen kann, wenn sein Sachverständiger – sachlich richtig – den zur Reparatur notwendigen Umfang geringer eingeschätzt hat oder einen Totalschadensfall annimmt. Der Geschädigte lässt dann »auf eigenes Risiko« reparieren und kann nur die Kosten der günstigeren Reparatur verlangen. Der Geschädigte wird hierdurch auch nicht belastet, insbesondere nicht in seinem Integritätsinteresse beschränkt. Denn er erhält ja vollständigen Ausgleich im Sinne des § 249 BGB. Ein besonders schützenswertes Interesse des Geschädigten, das über das Interesse an einer vollständigen und fachgerechten Reparatur hinausgeht, ist demgegenüber nicht erkennbar.

Diese Falllösung könnte Geschädigte dazu verleiten, vor der Reparatur keine Schadensgutachten mehr einzuholen, was nicht anzuraten wäre, weil sich dem Laien der konkrete Schadensaufwand in vielen Fällen überhaupt nicht erschließt und damit das Risiko einer von vorneherein unwirtschaftlichen und daher nicht ersatzfähigen Reparatur vergrößert wird. Die Lösung könnte aber auch dazu verleiten, dass Geschädigte die von ihnen beauftragten Sachverständigen dazu anhalten, sämtliche Hinweise auf günstigere Reparaturmethoden zu unterlassen. Denn – so die Argumentation – wenn der Sachverständige ausschließlich die herkömmliche Reparaturmethode kalkuliere, sei man auf der sicheren Seite, weil man im Vertrauen auf seinen Sachverständigen die herkömmliche Reparatur in Auftrag geben dürfe.

Hierzu wollen wir kurz das Verhältnis zwischen dem Geschädigten und dem von ihm mit der Schadensfeststellung beauftragten Sachverständigen betrachten.



**Exkurs: Pflicht des Sachverständigen zum Hinweis auf alternative Reparaturmethoden?**<sup>59</sup>

Ein Vertrag, nach dem ein Sachverständiger ein Gutachten über die Höhe eines Kraftfahrzeugunfallschadens zu erstellen hat, ist ein Werkvertrag.<sup>60</sup> Ist zwischen den Parteien – wie im Regelfall – über den konkreten Inhalt des Schadensgutachtens nichts weiter vereinbart, kommt es für den Inhalt der werkvertraglichen Verpflichtung des Sachverständigen darauf an, was ein Geschädigter üblicherweise von einem Schadensgutachten erwartet (vgl. § 633 Abs. 2 Nr. 2 BGB). Insoweit gilt: »Ein beauftragter Sachverständiger hat die Richtigkeit des Inhalts und des Ergebnisses des Gutachtens zu gewährleisten und insbesondere dafür einzustehen, dass seine tatsächlichen Feststellungen vollständig sind, seine fachlichen Beurteilungen dem aktuellen Stand der Wissenschaft, Technik und Forschung und Erfahrung entsprechen und seine Schlussfolgerungen mit der sachlich gebotenen Sorgfalt vorgenommen worden sind.«<sup>61</sup> Mit dieser Aufgabenbeschreibung, die inhaltlich dem Pflichtenkatalog von öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen nach der jeweiligen Sachverständigenordnung der Industrie- und Handelskammern entspricht,<sup>62</sup> und aus dem Zweck des Schadensgutachtens, den Geschädigten umfassend in die Lage zu versetzen, die tatsächliche Durchführung der Schadensbehebung zu ermöglichen und/oder den Schadensersatzanspruch beziffert geltend zu machen,<sup>63</sup> lässt sich auch die häufig von Kfz-Sachverständigen aufgeworfene Frage beantworten, unter welchen Umständen auf alternative Reparaturmethoden hinzuweisen ist.

Voraussetzung für eine entsprechende Hinweis- bzw. Dokumentationspflicht ist zunächst, dass es sich bei der alternativen Reparaturmethode um eine Methode handelt, die der herkömmlichen Methode nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft, Technik und Forschung und der Erfahrung gleichwertig ist. Das impliziert die Pflicht des Sachverständigen zu entsprechender Informationsbeschaffung und ständiger Fortbildung auf diesem Gebiet. Ein Kfz-Sachverständiger wird sich daher nicht mit dem Argument entlasten können, er habe von den technischen Grundlagen neuer Reparaturmethoden keine gesicherte Kenntnis gehabt und daher vorsorglich die Kosten einer herkömmlichen Methode kalkuliert, deren Nutzen er aus eigener Anschauung kenne. Umgekehrt bedeutet dies, dass der Sachverständige auf Methoden, deren Erfolg zweifelhaft ist, nicht schon deswegen hinzuweisen braucht, weil diese günstiger als die herkömmliche Reparaturmethode sind. Gerade bei im

59 Zum hier nicht behandelten Problem des Ersatzes von Sachverständigenkosten, wenn die Kalkulation der alternativen Reparatur den Schaden als Bagatelldschaden ausweist vgl. näher Wern, jM 2014, 184, 186 m.w.N.

60 BGHZ 167, 139; OLG Köln, NZV 2005, 44.

61 So zutreffend OLG Köln, NZV 2005, 44; ebenso Landmann/Röhmer/Bleutge, GewO, § 36 Rn. 36.

62 Vgl. § 8 der Muster-Sachverständigenordnung des Deutschen Industrie- und Handelskammertages.

63 Vgl. BGH, Urt. v. 30.11.2004 – VI ZR 365/03, NJW 2005, 356; v. 23.01.2007 – VI ZR 67/06, NJW 2007, 1450.

Vordringen befindlichen Methoden, bei denen darüber gestritten wird, ob diese technisch gleichwertig sind, kann es sich aber anbieten, bereits unter Haftungsgesichtspunkten darauf hinzuweisen.<sup>64</sup>

Des Weiteren setzt eine entsprechende Hinweis- bzw. Dokumentationspflicht des Sachverständigen voraus, dass es sich um eine alternative Reparaturmethode handelt, die in den für den Geschädigten mühelos erreichbaren markengebundenen Vertragswerkstätten des jeweiligen regionalen Marktes angeboten wird. Denn der Geschädigte hat grundsätzlich einen Anspruch auf Ersatz der in einer markengebundenen Vertragswerkstatt des allgemeinen regionalen Marktes anfallenden Reparaturkosten unabhängig davon, ob er den Wagen tatsächlich voll, minderwertig oder überhaupt nicht reparieren lässt.<sup>65</sup> Infolge dessen darf der vom Geschädigten beauftragte Sachverständige sich auf das Angebot solcher Werkstätten beschränken.<sup>66</sup>

Schließlich darf es sich nicht um eine Methode handeln, die gegenüber der herkömmlichen Methode mit anderen Nachteilen, insbesondere dem Verlust etwaiger Gewährleistungs- und Garantieansprüche, verbunden ist. Denn ein Geschädigter muss sich im Rahmen der Schadensabrechnung grundsätzlich nicht auf Reparaturmöglichkeiten einlassen, die ihm bei einer späteren Inanspruchnahme von Gewährleistungsrechten, einer Herstellergarantie und/oder von Kulanzleistungen Schwierigkeiten bereiten könnten.<sup>67</sup>

### *Ende des Exkurses*

Kehren wir mit diesem Hintergrundwissen zur Ausgangsfrage zurück: Kann der Geschädigte den Sachverständigen zur Kalkulation einer herkömmlichen Methode »verpflichten«, wenn es zugleich alternative günstigere Reparaturmethoden gibt?

Aus vertragsrechtlicher Sicht ist die Frage zu bejahen, weil die Parteien den Vertragsinhalt grundsätzlich frei bestimmen können (Vertragsfreiheit). Auch liegt in einer solchen Vereinbarung nicht notwendig eine Verletzung der nach der jeweiligen Sachverständigenordnung bestehenden öffentlich-rechtlichen Pflichten der öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen. Denn es steht dem Sachverständigen frei, die Beschränkung seines Auftrages in seinem Schadensgutachten zu vermerken. Eine solche inhaltliche Beschränkung hat aber für den Geschädigten weitreichende Konsequenzen. Denn ein solches Gutachten kann, weil es nicht objektiv nach bestem Wissen und Gewissen erstellt ist und der Sachverständige auch dem

---

64 Dies gilt vor allem im Hinblick auf die grundsätzlich drittschützende Wirkung des Gutachtervertrages gegenüber dem Haftpflichtversicherer des Schädigers; vgl. hierzu OLG Karlsruhe, OLG-Report 2005, 229; zur Begrenzung der drittschützenden Wirkung vgl. OLG Frankfurt, Urt. v. 06.03.2014 – 1 U 114/12, juris.

65 Vgl. BGHZ 155, 1; 183, 21, jeweils m.w.N.

66 Der Verweis auf günstigere Reparaturmöglichkeiten bei »freien« Fachwerkstätten ist Sache des Haftungsschuldners; vgl. BGHZ 183, 21.

67 Vgl. BGHZ 183, 21.

Anspruchsgegner deshalb nicht für dessen Richtigkeit einsteht, nicht zur Grundlage einer Vermögensdisposition gemacht werden, die vom Schadensrecht anerkannt wird. Der Geschädigte kann sich hier weder auf sein Integritätsinteresse noch seine Dispositionsfreiheit noch den Grundsatz der subjektbezogenen Schadensbetrachtung berufen, weil er sich dieses Schutzes selbst gegeben hat.

Anderes gilt, wenn der Sachverständige (fehlerhaft) einen Hinweis auf eine gleichwertige alternative Reparaturmethode unterlassen hat, der Geschädigte hiervon aber keine Kenntnis hat. In diesem Fall kann der Geschädigte, wenn er herkömmlich reparieren lässt, die angefallenen Kosten verlangen. Denn er darf auch auf eine fehlerhafte Einschätzung seines Sachverständigen vertrauen, es sei denn, es trifft ihn ein Auswahlverschulden oder er hat den Sachverständigen schuldhaft falsch informiert.<sup>68</sup> Der Haftungsschuldner ist in diesem Fall nicht schutzlos, weil er sich etwaige Ansprüche des Geschädigten gegen dessen Sachverständigen abtreten lassen kann.<sup>69</sup>

Dass der Geschädigte bei konkreter Schadensabrechnung aus der Möglichkeit alternativer Reparaturmethoden auch Vorteile ziehen kann, belegt der folgende Fall.

*Fall 5: Bei einem Unfall wird der knapp 20 Jahre alte Wagen des G am Kotflügel beschädigt. Der von G eingeschaltete Sachverständige S weist darauf hin, dass es sich bei herkömmlicher Reparatur um einen Totalschaden handeln würde, nicht aber bei Anwendung einer gleichwertigen alternativen Reparaturmethode. G lässt darauf hin sein Fahrzeug nach der alternativen Methode reparieren. H meint, es sei nur der Wiederbeschaffungsaufwand zu ersetzen. Stimmt das?*

Nach der Rechtsprechung des VI. Zivilsenats hat der Geschädigte einen Anspruch auf Ersatz von Kosten bis zu 130% des Brutto-Wiederbeschaffungswerts,<sup>70</sup> wenn er sein Fahrzeug fachgerecht und vollständig instand setzt (Schutz des Integritätsinteresses bis zur Integritätsspitze).<sup>71</sup> Führt die alternative Reparaturmethode zu diesem Ergebnis, steht G also Reparaturkostenersatz zu. Die Gegenauffassung würde nicht nur die herkömmlichen Reparaturmethoden zum Maßstab der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung machen und damit gegenüber gleichwertigen, aber kostengünstigeren alternativen Reparaturmethoden begünstigen, sondern auch eine Bindung an eine bestimmte Schadensschätzung bewirken, die es dem Geschädigten unmöglich machen würde, den zulässigen Nachweis zu führen, dass bei einer fachgerechten Reparatur tatsächlich geringere Kosten – nämlich innerhalb der 130 %-Grenze – angefallen

68 BGH, Urt. v. 20.06.1972 – VI ZR 61/71, NJW 1972, 1800; BGHZ 143, 189; Urt. v. 06.04.1993 – VI ZR 181/92, NJW 1993, 1849.

69 Vgl. hierzu LG Saarbrücken, NZV 2014, 91.

70 Ein merkantiler Minderwert des Fahrzeugs (vgl. zu dessen Berücksichtigung BGHZ 115, 364) ist hier nicht zu berücksichtigen.

71 BGHZ 115, 364; 162, 161; Urt. v. 15.11.2011 – VI ZR 30/11, NJW 2012, 52.

sind.<sup>72</sup> Dieser Nachweis muss dem Geschädigten aber vorbehalten bleiben.<sup>73</sup> Insofern braucht der Geschädigte in diesem Fall auch nicht zu belegen, dass die Veranlassung der (günstigeren) Reparatur aus seiner Sicht wirtschaftlich vernünftig war.<sup>74</sup>

### 3. Die Problematik alternativer Reparaturmethoden bei fiktiver Schadensabrechnung

*Fall 6: G lässt sein beschädigtes Fahrzeug begutachten. Der von ihm beauftragte Sachverständige S kalkuliert Reparaturkosten von 1.000,- € netto. G verlangt die kalkulierten Netto-Reparaturkosten.<sup>75</sup> H weist die Forderung zurück und legt ein Gutachten der Sachverständigenesellschaft D bei. Darin wird auf eine gleichwertige Reparaturmethode hingewiesen, die lediglich Reparaturkosten von 500,- € netto verursachen würde. G will ungerne auf 500,- € verzichten.*

Da G hier den Ersatz hypothetischer Aufwendungen verlangt, ist er – anders als bei der konkreten Schadensabrechnung – weder in seinem Integritätsinteresse noch in seiner Dispositionsfreiheit besonders geschützt. Denn er hat noch keine Vermögensdisposition getroffen, die diesen Schutz rechtfertigen könnte. Auch der Grundsatz der subjektbezogenen Schadensbetrachtung tritt hier in den Hintergrund und lässt vermehrt Raum für das Wirtschaftlichkeitsgebot. G hat sich nämlich im Hinblick auf die Schadensbehebung noch nicht abschließend festgelegt, so dass er sich bei der Geltendmachung seines (fiktiven) Schadens – anders als bei der konkreten Abrechnung – schon allein deswegen verstärkt mit wirtschaftlichen Überlegungen auseinandersetzen muss (vgl. hierzu oben B.III). Daher wird G, wenn die Reparaturmethode, auf die H hinweist,<sup>76</sup> gleichwertig ist, nur die Kosten dieser Reparatur verlangen können. G kann hier auch nicht für sich in Anspruch nehmen, quasi auf eine einzige Form der Reparatur zurückgeführt zu werden. Denn er hat kein Risiko übernommen, weil er im Gegensatz zu dem Geschädigten, der tatsächlich reparieren lässt, noch keine Vermögensdisposition getroffen hat. Ein sonstiges schützenswertes Interesse, die (hypothetischen) Kosten einer herkömmlichen Reparatur ersetzt zu verlangen, ist nicht ersichtlich. G ist daher nicht anders gestellt als jeder Geschädigte, der Reparaturkosten abrechnen will, deren Erforderlichkeit der Haftungsschuldner in Zweifel zieht.

72 Wern, jM 2014, 184, 186; so jetzt auch LG Düsseldorf, Urt. v. 18.06.2014 – 23 S 208/13, juris.

73 BGH, Urt. v. 14.12.2010 – VI ZR 231/09, NJW 2011, 156; v. 08.02.2011 -VI ZR 79/10; v. 15.11.2011 -VI ZR 30/11; speziell für alternative Reparaturmethoden auch Wern, jM 2014, 184, 186.

74 Vgl. zu diesem Erfordernis BGH, Urt. v. 08.02.2011 – VI ZR 79/10, NJW 2011, 1435.

75 Die USt. ist nämlich nicht angefallen; vgl. § 249 Abs. 2 Satz 2 BGB; hierzu im einzelnen Freyemann, jM 2014, 62 m.w.N.

76 Dies gilt erst recht, wenn das eigene Schadensgutachten die gleichwertige alternative Reparaturmethode ausweist; vgl. Wern, jM 2014, 184, 188.

*Fall 7: Da G im Autoteil seiner Zeitung gelesen hat, ein Geschädigter könne nur noch die Kosten einer günstigeren Alternativmethode abrechnen, macht er nunmehr gegenüber H die Kosten der günstigsten gleichwertigen Alternativmethode auf der Grundlage eines Kostenvoranschlages seines Autohauses geltend. H legt ein Gutachten vor, wonach nur eine Abrechnung auf Totalschadensbasis möglich ist, weil die voraussichtlichen Kosten einer herkömmlichen Reparatur über dem Wiederbeschaffungswert des Fahrzeugs liegen. H meint, bei einem Totalschaden könne immer nur der Wiederbeschaffungsaufwand abgerechnet werden. Dieser liege aber unter dem von G beanspruchten Betrag, weil der Restwert des Fahrzeugs 700,- € betrage. G ist am Rande der Verzweiflung.*

Zwar ist richtig, dass ein Geschädigter bei fiktiver Abrechnung im Totalschadensfall auf den Ersatz des Wiederbeschaffungsaufwands verwiesen ist.<sup>77</sup> Allerdings stellt sich die Frage, ob hier überhaupt ein Totalschadensfall vorliegt. Ein (wirtschaftlicher) Totalschaden setzt voraus, dass die veranschlagten Brutto-Reparaturkosten den Brutto-Wiederbeschaffungswert des Fahrzeugs überschreiten.<sup>78</sup> Grundlage der Vergleichsbetrachtung sind dabei aber nicht zwingend die Kosten einer herkömmlichen Reparatur. Maßstab müssen vielmehr die Kosten sein, die bei einer vollständigen und fachgerechten Reparatur des Fahrzeugs entstünden. Ist die Alternativmethode uneingeschränkt geeignet, die vollständige und fachgerechte Reparatur des Fahrzeugs zu bewirken und liegen die insoweit kalkulierten Bruttokosten unter 100% des Wiederbeschaffungswerts, kann mithin schon begrifflich nicht von einem Totalschadensfall ausgegangen werden. G könnte deshalb die (fiktiven) Kosten der Alternativreparatur ersetzt verlangen.

## II. Schadensminderungspflicht (§ 254 Absatz 2 BGB)

Keihen wir zum Ausgangspunkt unserer Überlegungen zurück und der Frage, ob nicht die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zur Verweisungsmöglichkeit auf eine günstigere Reparatur in einer anderen markengebundenen oder »freien« Fachwerkstatt auf die vorliegende Problematik übertragbar ist.

Die bisherige Untersuchung hat gezeigt, dass die Problematik alternativer Reparaturmethoden die Frage der Erforderlichkeit im Sinne des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB berührt und mit dem dort verfügbaren Instrumentarium einer tragfähigen Lösung zugeführt werden kann. Auf § 254 Abs. 2 BGB und die darin normierte Schadensminderungspflicht des Geschädigten braucht insoweit nicht zurückgegriffen zu werden. Worin liegt aber der Unterschied zu den vom VI. Zivilsenat entschiedenen Verweisungsfällen? Betrachten wir hierzu die Norm des § 254 Abs. 2 BGB und deren Rechtsnatur einmal näher.

<sup>77</sup> BGHZ 162, 170; Urt. v. 08.12.2009 – VI ZR 119/09, ZfS 2010, 202.

<sup>78</sup> Vgl. BGHZ 162, 170; Wellner, BGH-Rechtsprechung zum Kfz-Sachschaden, 2. Aufl., § 12 Rn. 4; Wern, jM 2014, 184, 187. Demgegenüber legen BGH, Urt. v. 10.07.2007 – VI ZR 217/06, NJW 2007, 2918 und Palandt/Grüneberg, BGB, 72. Aufl., § 249 Rn. 18 – fälschlicherweise – die allein für die konkrete Abrechnung maßgebliche 130%-Grenze zugrunde.

§ 254 BGB ist eine Ausprägung des in § 242 BGB festgelegten Grundsatzes von Treu und Glauben. Die Regelung beruht auf der Überlegung, dass jemand, der diejenige Sorgfalt außer Acht lässt, die nach Lage der Sache erforderlich erscheint, um sich selbst vor Schaden zu bewahren, auch den Verlust oder die Kürzung seiner Ansprüche hinnehmen muss, weil es im Verhältnis zwischen Schädiger und Geschädigtem unbillig erscheint, dass jemand für den von ihm erlittenen Schaden trotz eigener Mitverantwortung vollen Ersatz fordert.<sup>79</sup> Als Ausprägung des Grundsatzes von Treu und Glauben stellt § 254 Abs. 2 BGB – wie § 242 BGB – eine von Amts wegen zu beachtende Einwendung dar.<sup>80</sup> Die Vorschrift kann mithin erst dann eingreifen, wenn eine Verpflichtung zum Schadensersatz besteht.<sup>81</sup>

Das ist bei der vom VI. Senat anerkannten Verweisung auf eine günstigere Reparatur der Fall. Denn der Geschädigte hat in den Verweisungsfällen grundsätzlich einen Anspruch auf Ersatz bestimmter (fiktiver) Reparaturkosten, nämlich der üblichen Kosten einer Markenwerkstatt. Dieser Anspruch beschreibt mithin den zur Herstellung erforderlichen Betrag im Sinne des § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB, der nur ausnahmsweise im Rahmen des § 254 Abs. 2 BGB durch eine Verweisungsmöglichkeit beschränkt sein kann.<sup>82</sup>

Ein solches Regel-Ausnahmeverhältnis existiert bei alternativen Reparaturmethoden nicht. Denn nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB gibt es gerade keinen Anspruch auf eine bestimmte Reparaturmethode, sondern lediglich den Anspruch auf eine fachgerechte und vollständige Restitution. Einen generellen Anspruch auf eine bestimmte Reparaturmethode kann es auch nicht geben. Denn darin läge – wie die Untersuchung gezeigt hat – zum einen eine unzulässige rechtliche Beschränkung bei der Schadensabrechnung. Zum anderen würde das Postulat eines solchen Anspruchs in letzter Konsequenz zum Stillstand der technischen Entwicklung führen.<sup>83</sup>

Damit ist zugleich der Anwendungsbereich des § 254 Abs. 2 BGB bei alternativen Reparaturmethoden abgesteckt:

Auf § 254 Abs. 2 BGB kann erst zurückgegriffen werden, wo die herkömmliche Methode trotz einer günstigeren Alternativmethode den erforderlichen Herstellungsaufwand im Sinne des § 249 BGB abbildet. Ist dies der Fall, kann eine Verweisung auf die günstigere Methode in Betracht kommen, wenn diese Methode nicht qualitativ schlechter als die herkömmliche Methode und gegenüber dieser nicht mit sonstigen Risiken, etwa fehlende Gewährleistung, verbunden ist. Denn auf eine solche Methode kann der Geschädigte nicht verwiesen werden. Dies gilt insbesondere für den Geschädigten, der konkret abrechnet. Insoweit verbleibt für § 254 Abs. 2 BGB zwar nur

79 BGHZ 135, 235 m.w.N.

80 BGH, Urt. v. 20.07.1999 – X ZR 139/96, NJW 2000, 217, 219; MüKo-BGB/Oetker, 6. Aufl., § 254 Rn. 143, jeweils m.w.N. Zur Kritik an der Herleitung aus § 242 BGB s. ebenfalls MüKo-BGB/Oetker aaO Rn. 4.

81 Vgl. nur MüKo-BGB/Oetker, 6. Aufl., § 254 Rn. 7 ff.

82 Vgl. BGHZ 155, 1; 183, 21; Urt. v. 14.05.2013 – VI ZR 320/12, NJW 2013, 2817; v. 15.07.2014 – VI ZR 313/13, NJW 2014, 3236 m.w.N.

83 Zur ähnlichen Überlegung bei Methoden der ärztlichen Heilkunst BGHZ 113, 297.

ein Anwendungsbereich im Rahmen der fiktiven Schadensabrechnung. Dieser dürfte aber etwa eröffnet sein bei alternativen Reparaturmethoden, deren Berücksichtigung von einem durchschnittlichen Sachverständigen nicht erwartet werden kann, weil sie sich nach dem gegenwärtigen Stand der Technik (noch) als »Außenseitermethode« darstellen, im Einzelfall aber durchaus geeignet sind, die Kosten einer fachgerechten und vollständigen Reparatur abzubilden. Aber auch dann, wenn die Voraussetzungen für eine Verweisung des Geschädigten auf eine günstigere Reparatur in einer »freien« Fachwerkstatt vorliegen und in dieser Werkstatt eine gleichwertige alternative Reparatur angeboten wird, kommt hinsichtlich der Art der einzusetzenden Methode ein Rückgriff auf § 254 Abs. 2 BGB in Betracht.

#### **D. Zusammenfassung**

1. Ein gesetzlicher Anspruch auf eine Reparatur nach herkömmlichen Reparaturmethoden existiert nicht. Nach der Konzeption des Gesetzes hat der Geschädigte lediglich einen Anspruch auf eine fachgerechte und vollständige Restitution (§ 249 BGB).
2. Welche Reparaturkosten zur Schadensbehebung erforderlich sind, wird maßgeblich durch die Wahl der Abrechnungsmethode (konkrete oder fiktive Schadensabrechnung) bestimmt.
3. Der Geschädigte kann nicht die Kosten einer herkömmlichen Reparaturmethode verlangen, wenn nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB lediglich die Kosten einer gleichwertigen, aber günstigeren Reparaturmethode erforderlich sind.
4. Sind im Einzelfall die Kosten einer herkömmlichen Reparatur zur Schadensbehebung erforderlich, so kann der Haftungsschuldner den Geschädigten nach § 254 Abs. 2 BGB auf eine günstigere Reparaturmethode verweisen, wenn der Geschädigte fiktiv abrechnet und es sich um eine Reparaturmethode handelt, die (noch) nicht dem allgemeinen Stand der Technik entspricht (»Außenseitermethode«), aber zur fachgerechten und vollständigen Restitution gleichermaßen geeignet ist wie eine herkömmliche Methode. Ebenso kommt eine Verweisung auf eine alternative Reparaturmethode nach § 254 Abs. 2 BGB in Betracht, wenn die in der Rechtsprechung anerkannten Voraussetzungen für eine Verweisung des Geschädigten auf eine günstigere Reparatur in einer »freien« Fachwerkstatt vorliegen und in dieser Werkstatt eine gleichwertige alternative Reparatur angeboten wird.
5. Der vom Geschädigten beauftragte Sachverständige muss im Rahmen seines Gutachterauftrages den Geschädigten grundsätzlich auf eine günstigere gleichwertige Reparaturmethode hinweisen und diese dokumentieren. Die Kfz-Sachverständigen sind insoweit verpflichtet, sich über die aktuelle technische Entwicklung bezüglich neuer Methoden zur Reparatur von Sachschäden an Fahrzeugen hinreichend zu informieren und fortzubilden. Eine inhaltliche Beschränkung des Gutachterauftrages, lediglich die Kosten herkömmlicher Reparaturmethoden zu kalkulieren, macht das Gutachten in schadensrechtlicher Hinsicht unbrauchbar.





## Grundlagen des Anscheinsbeweises

Norman Doukoff, M. A.\*

Vorsitzender Richter am Oberlandesgericht München

### Einleitung

Ungeachtet der langen Tradition des Anscheinsbeweises (auch Beweis des ersten Anscheins oder Prima-facie-Beweis<sup>1</sup> genannt), der aus dem englischen Schiffskollisionsrecht stammt<sup>2</sup>, auf gesamtstaatlicher Ebene ab 1871 vom Reichsoberhandelsgericht (ROHG) und dann ab 1888 vom Reichsgericht entwickelt wurde<sup>3</sup>, mittlerweile

---

\* Der Verfasser ist Vorsitzender des Verkehrszivilsenats des OLG München. Der Aufsatz liegt einem Vortrag zugrunde, den der Verfasser als Referent des AK VII des 53. VGT 2015 gehalten hat.

- 1 Erstmals in der Entscheidung des Reichsgericht v. 7.7.1888 – I 137/88 (RGZ 21, 104 [110]) verwendet; in der Folgezeit etwa RG JW 1900, 665; 1912, 348 (349).
- 2 OLG Bamberg JW 1931, 1500; vgl. ferner ROHG, Urt. v. 3.9.1875 – I 479/75, ROHGE 18, 290 (292 f.) – Schiffskollision im Sund von Helsingör; auch das Reichsgericht zitiert in RGZ 21, 104 (119 f.) ausführlich eine englische Entscheidung und wendet deren tragenden Gedanken auf den zur Entscheidung anstehenden Fall an; ferner *Greger*, Praxis und Dogmatik des Anscheinsbeweises, in: VersR 1980, 1091 (1101 [unter D I 2]) und eingehend KRAATZ, Der Einfluss der Erfahrung auf die tatrichterliche Sachverhaltsfeststellung, Berlin 2011, S. 48, 66 m. w. N.
- 3 ROHG, Urt. v. 8.6.1871 – I 217/71, ROHGE 3, 30 (39) – Schiffskollision auf der Cuxhavener Reede; Urt. v. 20.2.1873 – I 140/73, ROHGE 9, 170 ff. – Hamburger Dampfschiffkollision; Urt. v. 3.9.1875 – I 479/75, ROHGE 18, 290 ff. – Schiffskollision im Sund von Helsingör; Urt. v. 1.2.1878 – I 206/78, ROHGE 23, 186 ff. – Schiffskollision (wobei der Anscheinsbeweis stets als eine Beweislastregel angesehen wurde), vgl. *Greger* (Fn. 2) 1097 (unter B III 2); KRAATZ (Fn. 2) S. 59, 62 ff. Deshalb wird zu Unrecht immer wieder die oben Fn. 1 erwähnte Entscheidung des Reichsgericht vom 7.7.1888 – ebenfalls eine Schiffskollision betreffend – als erste höchstrichterliche Entscheidung zum Anscheinsbeweis genannt (so etwa von LEPA, Beweiserleichterungen im Haftpflichtrecht, in: NZV 1992, 129 [unter I 1 a]), Baumgärtel/Laumen/Prütting/LAUMEN, Handbuch der Beweislast, Bd. 1 (Grundlagen), 2. Aufl. Köln-München 2009, § 12 Rz. 2 und v. PENTZ, Neuere Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zum Anscheinsbeweis im Verkehrsrecht, in: zfs 2012, 64).

gewohnheitsrechtlich gilt<sup>4</sup> und im Gesetz in § 371 a Abs. 1 S. 2 ZPO punktuell anerkannt wurde,<sup>5</sup> sind zahlreiche Fragen nicht abschließend geklärt und seine Anwendung immer wieder problematisch, weshalb auch heute noch von einer »schillernden Erscheinung«<sup>6</sup> oder einem »merkwürdigen Gebilde«<sup>7</sup> gesprochen wird. Zu Recht wird deshalb in Rechtsprechung<sup>8</sup> und Schrifttum<sup>9</sup> Zurückhaltung und Sorgfalt bei der Anwendung des in der forensischen Praxis unentbehrlichen und ubiquitären Anscheinsbeweises gefordert.

Ohne die Beherrschung der theoretischen Grundlagen kann dieser Forderung nicht genügt werden. Die folgende Darstellung soll diese in gedrängter und systematischer Form vermitteln – ganz eingedenk des bekannten Aphorismus' »*Es gibt nichts Praktischeres als eine gute Theorie*«<sup>10</sup>.

- 
- 4 So z. B. RGZ 69, 432 (434); 130, 357 (359); OLG Celle NJW-RR 1997, 533; OLG Düsseldorf NZV 1996, 321 = VersR 1997, 337; Jäckel, Das Beweisrecht der ZPO, 2. Aufl. Stuttgart 2014, Rz. 750, 752.
  - 5 Vgl. hierzu den RegE/JKomG vom 28.10.2004 (BT-Drs. 15/4067, S. 34): »*Damit wird dem Empfänger einer in elektronischer Form (§ 126 a BGB) abgegebenen Erklärung durch eine gesetzliche Regelung der von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zum Beweis des ersten Anscheins die Beweisführung erleichtert.*« Angesichts dieses explizit geäußerten gesetzgeberischen Willens und des Wortlauts des § 371 a Abs. 1 S. 2 ZPO erscheint die Diskussion im Schrifttum, ob es sich nicht in Wirklichkeit um eine gesetzliche Beweisregel handelt (so Baumgärtel/Laumen/Prütting/LAUMEN [Fn. 3] § 4 Rz. 9 und § 12 Rz. 1 Fn. 1 m. umfass. N.) als leicht bizarr.
  - 6 Der Ausdruck stammt von RABEL (RheinZ 1922, 442) und wurde in der Folgezeit fast zum geflügelten Wort (er findet sich u. a. bei MUSIELAK, Die Grundlagen der Beweislast im Zivilprozeß, Berlin 1975, S. 83 und JÄCKEL [Fn. 4] Rz. 750).
  - 7 PETERS, Die Beweislast, in: MDR 1949, 66.
  - 8 So etwa der VI. ZS des BGH in seiner wegweisenden Entscheidung vom 13.12.2011 (BGHZ 192, 84 = NJW 2012, 608 = VersR 2912, 248 = DAR 2012, 137).
  - 9 Sehr eindringlich KOLLHOSSER, Anscheinsbeweis und freie richterliche Beweiswürdigung, in: AcP 165 (1965) 46 (68 [unter IV 2 b], 71 [unter IV 3 a] und 80 [unter V]) und E. SCHNEIDER, Beweis und Beweiswürdigung, 5. Aufl. München 1994, Rz. 370–372; JÄCKEL (Fn. 4) Rz. 757, 758; GEIPEL, Der Anscheinsbeweis unter besonderer Berücksichtigung des Verkehrsrechts, in: NZV 2015, 1 (2 unter I); **25. VGT 1987, AK II, Empfehlung 2.**
  - 10 KURT LEWIN, Problems of Research in Social Psychology, in: D. CARTWRIGHT (Hrsg.), Field Theory in Social Science, Selected Theoretical Papers, New York 1951, S. 169.

## I. Grundsätzliches

### 1. Wesen und Begriff des Anscheinsbeweises

Der Anscheinsbeweis ist neben dem Indizienbeweis eine weitere Methode der mittelbaren (indirekten) Beweisführung<sup>11</sup>. Das Reichsgericht hat zur »*Natur der prima facie-Beweisführung*« im Jahre 1914 folgendes auch heute noch Gültige ausgeführt:<sup>12</sup>

[G]erade wenn es sich um komplizierte Verursachungsvorgänge handelt, deren innere Entwicklung wegen der Beschränktheit des menschlichen Erkenntnisvermögens nicht mit Sicherheit festgestellt werden kann, darf der Richter von dem Beweisführer nicht einen alle anderen Möglichkeiten ausschließenden Beweis des inneren Zusammenhanges und damit die Erbringung völliger Gewißheit verlangen, sondern es muß zunächst genügen, wenn dieser ein derartiges äußeres Zusammentreffen von Tatsachen nachweist, welches nach dem durch die Erfahrung erkannten gewöhnlichen Gange der Dinge einen (wenn auch als Erfahrungsschluß niemals völlig sicheren) Schluß darauf rechtfertigt, daß sie zueinander im Verhältnisse von Ursache und Wirkung stehen.

In der Folgezeit hat die Rechtsprechung, insbesondere des Bundesgerichtshofs verschiedene Formeln entwickelt, die diese Struktur operabel machen sollten.

Nach einer frühen Entscheidung des IV. ZS des Bundesgerichtshofs aus dem Jahr 1959, die insoweit einer Entscheidung des I. ZS aus dem Jahr 1950<sup>13</sup> folgte, setzt der Anscheinsbeweis

Tatbestände voraus, die nach der allgemeinen Lebenserfahrung regelmäßig auf eine bestimmte Ursache hinweisen und in bestimmter Richtung zu verlaufen pflegen.<sup>14</sup>

Später modifizierte der IV. ZS seine Formel dahin, dass ein Beweis des ersten Anscheins dann möglich sei, wenn

im Einzelfall ein typischer Geschehensablauf vorliegt, der nach der Lebenserfahrung auf eine bestimmte Ursache hinweist und so sehr das Gepräge des Gewöhnlichen und Üblichen trägt, dass die besonderen individuellen Umstände in ihrer Bedeutung zurücktreten.<sup>15</sup>

11 Zur Unterscheidung von direktem Beweis (der Tatsachen offenbart, die direkt unter das jeweilige Tatbestandsmerkmal subsumiert werden können) und indirektem Beweis siehe etwa *Blomeyer*, Zivilprozeßrecht, Berlin-Göttingen-Heidelberg 1963, § 72 II 1 (S. 361); ferner JÄCKEL (Fn. 4) Rz. 755.

12 Warneyer 1915, 64 (67).

13 NJW 1951, 70, der seinerseits dem Reichsgericht, etwa RGZ 134, 237 (243) folgt.

14 BGHZ 31, 351 (357) = NJW 1960, 818 (819).

15 BGH VersR 1978, 74 (75); BGHZ 100, 214 = NJW 1987, 1944 = VersR 1987, 503.

Der VI. und der VII. ZS des BGH verwenden folgende Formel:

Der Beweis des ersten Anscheins greift bei typischen Geschehensabläufen ein, also in Fällen, in denen ein bestimmter Tatbestand nach der Lebenserfahrung auf eine bestimmte Ursache für den Eintritt eines bestimmten Erfolgs hinweist.<sup>16</sup>

In diesen Formeln finden sich die beiden für Verständnis und Anwendung des Anscheinsbeweises zentralen Begriffe: ›typischer Geschehensablauf‹ und ›Lebenserfahrung‹.

### a) Der typische Geschehensablauf

Für den neben dem Schiffskollisionsrecht klassischen Anwendungsbereich des Anscheinsbeweises, den Straßenverkehrsunfall gilt: Ob der Sachverhalt im Einzelfall wirklich typisch ist, kann nur aufgrund einer umfassenden Betrachtung aller tatsächlichen Elemente des Gesamtgeschehens beurteilt werden, die sich aus dem unstrittigen Parteivortrag und den getroffenen Feststellungen ergeben.<sup>17</sup> Der zu beurteilende Sachverhalt muss in seiner ganzen Breite erfasst werden.<sup>18</sup> Ein ›Kerngeschehen‹ als Grundlage eines Anscheinsbeweises reicht dann nicht allein aus, wenn weitere Umstände des Unfallereignisses bekannt sind, die als Besonderheiten gegen die bei derartigen Fallgestaltungen gegebene Typizität sprechen.<sup>19</sup> Es muss nämlich das gesamte feststehende Unfallgeschehen nach der Lebenserfahrung typisch dafür sein, dass derjenige Verkehrsteilnehmer, zu dessen Lasten im Rahmen des Unfallereignisses der Anscheinsbeweis Anwendung finden soll, schuldhaft gehandelt hat.<sup>20</sup>

Das ganze sei anhand des Paradefalls des verkehrsrechtlichen Anscheinsbeweises, des Auffahrunfalls verdeutlicht. Gegen den Auffahrenden streitet der Beweis des ersten Anscheins, entweder zu schnell (Verstoß gegen § 3 Abs. 1 StVO), mit unzureichendem Sicherheitsabstand (Verstoß § 4 Abs. 1 S. 1 StVO) oder nicht hinreichend aufmerksam (Verstoß gegen § 1 Abs. 2 StVO) gefahren zu sein.<sup>21</sup> Der

16 VI. ZS: VersR 1974, 750; BGHZ 163, 209 (212) = NJW 2005, 2614 = VersR 2005, 2614; VersR 2010, 392 Rz. 8; NJW-RR 2014, 270 = VersR 2014, 333; VII. ZS: r+s 2014, 359 ff.

17 BGH NJW 1996, 1828 = VersR 1996, 772 (unter II 2 a); BGHZ 192, 84 ff. = NJW 2012, 608 = VersR 2012, 248 = DAR 2012, 137.

18 So grdl. LEPA (Fn. 3) S. 130 f.; OLG München, Urt. v. 22.2.2008 – 10 U 4455/07 (juris, dort Rz. 36).

19 BGH NJW 1996, 1828 = VersR 1996, 772 (unter II 2 a); BGHZ 192, 84 ff. = NJW 2012, 608 = VersR 2012, 248 = DAR 2012, 137.

20 BGH a. a. O.; so schon E. SCHNEIDER (Fn. 9) Rz. 326, 328. Wenn Geipel (Fn. 9) S. 4 (unter II 7 a. E.) meint, es sei in der Sache kein Unterschied, ob man bestimmte Anforderungen an die Typizität stellt oder einen Anscheinsbeweis in der ›Erschütterungsstation‹ scheitern lässt, verkennt er die unterschiedlichen Folgen hinsichtlich der Darlegungs- und Beweislast.

21 Vgl. etwa BGH VersR 1964, 263; OLG Düsseldorf NJW-RR 2006, 319 = SP 2006, 309 = NZV 2006, 200; LG Mönchengladbach SP 2010, 141.

Anscheinsbeweis gegen den Auffahrenden wird aber nicht durch den bloßen Zusammenstoß mit einem Vorausfahrenden begründet.<sup>22</sup> Voraussetzung hierfür ist vielmehr

- zunächst, dass es zumindest zu einer Teilüberdeckung von Front und Heck gekommen ist; kollidiert der Auffahrende lediglich mit dem Seiten- oder Eckbereich des vorausfahrenden Fahrzeugs, ist jedenfalls auf mehrspurigen Fahrbahnen die Typizität des Unfallgeschehens nicht mehr gegeben;<sup>23</sup>
- ferner, dass der Hintermann tatsächlich aufgefahren ist; bleibt offen, ob der Vordermann zurückgerollt oder zurückgesetzt ist, scheidet der Anscheinsbeweis aus;<sup>24</sup>
- des weiteren, dass der Vordermann nicht ohne zwingenden Grund stark gebremst hat (§ 4 Abs. 1 S. 2 StVO);<sup>25</sup> ein plötzliches (auch scharfes<sup>26</sup>) Abbremsen des Vordermanns ist dagegen ausweislich § 4 Abs. 1 S. 1 StVO irrelevant;
- schließlich das Fehlen sonstiger, die Typizität des Unfallgeschehens ausschließender Umstände wie z. B. ein in engem zeitlichen und örtlichen Zusammenhang erfolgter Spurwechsel, eine Bremswegverkürzung für den Vordermann durch dessen Auffahren auf ein Hindernis<sup>27</sup>, der Ausfall der Bremsleuchten beim Vordermann<sup>28</sup> oder das Abwürgen des Motors<sup>29</sup>.

## b) Die Lebenserfahrung

Die den Anscheinsbeweis konstituierende Lebenserfahrung beruht auf Erfahrungssätzen,<sup>30</sup> also auf

- 
- 22 KG DAR 2005, 157; NZV 2008, 623; 2010, 468.
- 23 OLG Düsseldorf, Urt. v. 8.3.2004 – 1 U 152/03 (juris, dort Rz. 11); KG VerKMitt. 1996, Nr. 8; MDR 2001, 808; KGR 2004, 106 = VRS 106 (2004) 23; NZV 2008, 623; 2010, 468; OLG München, Urt. v. 4.9.2009 – 10 U 3291/09 (juris, dort Rz. 20); v. 25.10.2013 – 10 U 964/13 (juris, dort Rz. 6); das AG Hamburg-Barmbek fordert in seinem Urt. v. 5.12.2013 – 814 C 300/12 = DV 2014, 109 f. ohne nähere Begründung eine Teilüberdeckung von wenigstens  $\frac{2}{3}$
- 24 OLG Köln NJW-RR 1986, 773; OLG Hamm MDR 2001, 866 = zfs 2001, 355 = SP 2001, 260; SP 2010, 388; eingehend METZ, Der Anscheinsbeweis im Straßenverkehrsrecht, in: NJW 2008, 2806 (2809 unter III 2).
- 25 KG VerKMitt. 1983, 13; BeckRS 1994, 13533; OLG Köln MDR 1995, 577; OLG München SP 2014, 293 = NJOZ 2014, 1669 (1670).
- 26 BGH VersR 1968, 670 (672); DAR 2008, 337; AG Köln SP 2012, 430.
- 27 BGH NJW 1987, 1075, GEIPEL (Fn. 9) S. 4 (unter II 8 a).
- 28 EGGERT, Checkliste Auffahrunfall, in: VA 2002, 165.
- 29 BGH NJW 1987, 1075; OLG Düsseldorf, Urt. v. 10.11.2003 – I-1 U 28/02 (juris, dort Rz. 24); OLG München SP 2014, 293 = NJOZ 2014, 1669 (1670).
- 30 RGZ 163, 21 (27); anders wohl BGH NJW 1969, 1708 = VersR 1969, 634: »Die Anwendung der Beweisregel [des Anscheinsbeweises] setzt voraus, daß der festgestellte Sachverhalt für den Richter unter Verwertung allgemeiner **Erfahrungssätze**, insbesondere auch der **allgemeinen Lebenserfahrung** [...]«; Hervorhebung vom Verf.

aus vielen sinnesmäßig beobachteten gleichförmigen Einzeltatsachen abgeleiteten Allgemeinregeln, wonach nach oftmaliger Wiederholung gewisser Vorgänge ihre Wiederkehr auch in der Zukunft erwartet werden kann.<sup>31</sup>

aa) Diese Erfahrungssätze treten in drei Formen auf:<sup>32</sup>

- (1) Zunächst als allgemeine (zwingende oder absolute) Erfahrungssätze, sog. **Erfahrungsgesetze**<sup>33</sup>.

Die Strafsenate des Bundesgerichtshofs haben diese Form der Erfahrungssätze dahin beschrieben, dass es sich um

empirisch aus der Beobachtung und Verallgemeinerung von Einzelfällen gewonnene Einsichten<sup>34</sup>

handle, die

in den maßgebenden Fachkreisen allgemein und zweifelsfrei als richtig und zuverlässig anerkannt<sup>35</sup>

---

31 Schmidt, Lehrbuch des deutschen Zivilprozessrechts, 2. Aufl. Leipzig 1906, S. 342; ihm folgend Musielak/Stadler, Grundfragen des Beweisrechts, München 1984, Rz. 164; ähnlich Bayerlein, Zur rechtlichen Bedeutung von technischen Normen in: DS 2008, 49 (unter II): »Erfahrungssätze sind Normen (Regeln), die aus allgemeiner Lebenserfahrung oder aus besonderer Fachkunde durch langwährende Beobachtung gleichartiger Tatsachen und Geschehnisse gewonnen sind und zum Maßstab der Beurteilung gleichartiger Tatsachen und Geschehnisse dienen.«

32 Zur Unterscheidung der Erfahrungsgrundsätzen von den Erfahrungsgesetzen eingehend neben HAINMÜLLER in neuerer Zeit KRAATZ (Fn. 2) S. 10 ff., MüKo-ZPO/PRÜTTING, 4. Aufl. 2013, § 286 Rz. 58 sowie jüngst GEIPEL (Fn. 9) S. 3 (unter II 4). Wie schon Rosenberg, Die Beweislast, 5. Aufl. München 1965, § 14 I 2 (S. 180): »allgemeine Erfahrungssätze, welche teils die Ergebnisse wissenschaftlicher Forschung enthalten, teils aus der Beobachtung des Lebens und des Tuns und Treibens der Menschen abgeleitet sind« und UHLENBRUCK, Beweisfragen im ärztlichen Haftungsprozeß, in: NJW 1965, 1057 (1058 unter II, anders aber 1060 hinsichtlich der Naturgesetze), ebnet auch Musielak, Die sog. tatsächliche Vermutung, in: JA 2010, 561 (563) diesen Unterschied unzulässig ein, wenn er meint, bei der Gewinnung von Erfahrungssatz des täglichen Lebens werde »das gleiche Verfahren angewendet, wie es auch der Naturwissenschaftler bei der Feststellung induktiv erschlossener Gesetzmäßigkeiten durchführt.« Ahrens, Der Beweis im Zivilprozess, Köln 2015, Kap. 16 Rz. 29 hält die Unterscheidung »zwar für theoretisch überzeugend«, jedoch ohne nähere Begründung »für die konkrete Rechtsanwendung nicht praktikabel«, referiert sie jedoch dessen ungeachtet ausführlich.

33 So HAINMÜLLER, Der Anscheinsbeweis und die Fahrlässigkeitstat im heutigen deutschen Schadensersatzprozeß, Tübingen 1966, S. 27 f. im Anschluss an BGHSt. 10, 208 (211); GREGER (Fn. 2) 1102 (unter C II 1 a); Baumgärtel/Laumen/Prütting/LAUMEN (Fn. 3) § 12 Rz. 24; MüKo-ZPO/PRÜTTING (Fn. 32) § 286 Rz. 57.

34 BGHSt 31, 86 (89 f.) = NJW 1982, 2455.

35 BGHSt 5, 34 (36) = NJW 1954, 34.

sind, die

auf ihren Anwendungsbereich bezogen, schlechthin zwingende Folgerungen enthalten, denen auch der Richter folgen muß<sup>36</sup>

und die Rechtsnormcharakter haben; als Beispiele seien der Alibibeweis, die methodengerechten Ergebnisse von Blutgruppengutachten<sup>37</sup> und die absolute Fahrtüchtigkeit bei 1,1‰<sup>38</sup> genannt.

- (2) Eine weitere Erscheinungsform sind die nicht-allgemeinen Erfahrungsätze, die sog. **Erfahrungsgrundsätze**<sup>39</sup>.

Erfahrungsgrundsätze sind nicht mathematischer oder streng naturwissenschaftlicher, sondern statistischer Natur mit einer bloßen Wahrscheinlichkeitsaussage.<sup>40</sup> Eine besondere Form solcher Erfahrungsgrundsätze bilden die Schutzgesetze, Unfallverhütungsvorschriften und Verkehrssicherungspflichten, deren Verletzung regelmäßig anzunehmen ist, wenn sich die mit diesen Vorschriften bekämpften Gefahren verwirklicht haben.<sup>41</sup> Einer zusätzlichen besonderen Typizität bedarf es hier nicht.<sup>42</sup>

- (3) Schließlich gibt es noch sog. **einfache Erfahrungsätze**, die bei der Überzeugungsbildung nach § 286 Abs. 1 S. 1 ZPO eine Rolle spielen können.<sup>43</sup>

36 BGHSt 31, 86 (89 f.) = NJW 1982, 2455.

37 BGHZ 2, 6; 7, 116, 12, 22: »absoluter (naturgesetzlicher) Beweiswert«.

38 BGHSt 37, 89 ff.; DIEDERICHSEN, Zur Rechtsnatur und systematischen Stellung von Beweislast und Anscheinsbeweis, in VersR 1966, 211 (218 Fn. 85).

39 So HAINMÜLLER (Fn. 33) S. 28: ff., bes. S. 31; ihm folgend Baumgärtel/Laumen/Prütting/LAUMEN (Fn. 3) § 12 Rz. 21, 25; MüKo-ZPO/Prütting, (Fn. 32) § 286 Rz. 58. Solche Erfahrungsgrundsätze können auch naturwissenschaftlicher Art sein, vgl. BGH NJW 1973, 1411; ebenso E. SCHNEIDER (Fn. 9) Rz. 332: Erfahrungsätze »können auf Grund der allgemeinen Lebenserfahrung oder auf Grund wissenschaftlicher Forschung ermittelt worden sein«.

40 So schon BLOMEYER (Fn. 11) § 72 III 1 (S. 363); eingehend MUSIELAK/STADLER (Fn. 31) Rz. 165, 166 und Kraatz (Fn. 2) S. 10, 48 m. w. N.; dem BGH (NJW-RR 1988, 789 f.) und AHRENS (Fn. 32) Kap. 16 Rz. 26 zufolge beruht der Anscheinsbeweis auf einem Wahrscheinlichkeitsurteil.

41 Für **Schutzgesetze**: BGH VersR 1961, 828; 1964, 621 und 1082; 1968, 1144; 1975, 1007 (1008); 1984, 40 (41); 1986, 916 (917) = NJW-RR 1986 1350; 1994, 324 = NJW 1994, 945; für **Unfallverhütungsvorschriften**: RGZ 128, 329; BGH VersR 1956, 435; 1961, 160; 1972, 149 (150); 1974, 263 (264); 1983, 440 = NJW 1983, 1380; 1984, 775 (776); 1994, 324 = NJW 1994, 945; für **Verkehrssicherungspflichten** grdl. BGH VersR 1994, 324 = NJW 1994, 945; Jäckel (Fn. 4) Rz. 782; für **DIN-Normen** nimmt der BGH in BGHZ 114, 273 = NJW 1991, 2021 = VersR 1991, 892 eine tatsächliche Vermutung an, wohingegen sie BAYERLEIN (Fn. 31) S. 49 (unter II) zu den »Quellen von Erfahrungsätzen« zählt, für baurechtliche Sachmängel auch OLG Brandenburg NJW-RR 2009, 1468 und JÄCKEL (Fn. 4) Rz. 769 a.

42 Baumgärtel/Laumen/Prütting/LAUMEN (Fn. 3) § 12 Rz. 48.

43 BGHZ 2, 82 = NJW 1951, 839; BGH NJW 1961, 777 (779); BFH BFHE 156, 66 = BStBl. 1989 II S. 534; Baumgärtel/Laumen/Prütting/LAUMEN (Fn. 3) § 12 Rz. 25; MüKo-ZPO/PRÜTTING (Fn. 32) § 286 Rz. 60, 61; AHRENS (Fn. 32) Kap. 16 Rz. 32.

So heißt es etwa in einem Urteil des IV. ZS des Bundesgerichtshofs vom 7.5.1951<sup>44</sup>:

Erfahrungssätze des Lebens sind hinsichtlich ihres Beweiswertes von verschiedener Stärke. Ihre Beweiskraft kann in besonderen Fällen so stark sein, daß der Erfahrungssatz allein geeignet ist, eine tatsächliche Vermutung für ein bestimmtes Geschehen zu begründen. Auf Grund dieses Erfahrungssatzes ist dann der Beweis für das Geschehen als Beweis des ersten Anscheines erbracht. Erfahrungssätze, denen ein so starker Beweiswert nicht zukommt, weil sie nicht dieselbe hohe Wahrscheinlichkeit für ein bestimmtes Geschehen begründen, sind damit nicht bedeutungslos für die richterliche Beweiswürdigung. Sie können nach der von Fall zu Fall zu beurteilenden Stärke ihrer Beweiskraft neben anderen Umständen im Rahmen der richterlichen Beweiswürdigung berücksichtigt werden.

Ganz ähnlich der VIII. ZS in seinem Urteil vom 21.12.1960<sup>45</sup>:

Es gibt indes außer den Erfahrungssätzen, die so zwingend sind, daß sie im Wege des Anscheinsbeweises den vollen Beweis für den betreffenden Lebensvorgang erbringen, auch solche, die eine weniger hohe Wahrscheinlichkeit für ein bestimmtes Geschehen begründen. Auch derartige Erfahrungssätze, die für den Anscheinsbeweis nicht ausreichen, können nach der im Hinblick auf die besondere Gestaltung des zu beurteilenden Sachverhalts ihnen beizumessenden Bedeutung bei der Beweiswürdigung berücksichtigt werden [...].

Ein Beispiel eines einfachen Erfahrungssatzes bildet der Satz »Der Genuss von Alkohol setzt die Wahrnehmungsfähigkeit herab«.<sup>46</sup>

bb) Die statistische Natur der Erfahrungsgrundsätze legt es nun nahe, dass die Annahme eines Erfahrungsgrundsatzes eine hinlänglich große Zahl beobachteter Vorgänge einer bestimmten Art erfordert. In diesem Sinne heißt es in der Schwelbrand-Entscheidung<sup>47</sup> und ihr folgend in der Heizgeräte-Entscheidung<sup>48</sup> des Bundesgerichtshofs:

Dabei bedeutet ›Typizität‹ nicht, daß die Verkettung bei allen Sachverhalten dieser Fallgruppe notwendig immer vorhanden ist. Sie muß aber so häufig vorkommen, daß die Wahrscheinlichkeit, einen solchen Fall vor sich zu haben, sehr groß ist [...].<sup>49</sup>

44 BGHZ 2, 82 = NJW 1951, 839.

45 BGH NJW 1961, 777 (779).

46 Beispiel von HAINMÜLLER (Fn. 33) S. 26.

47 VersR 1991, 460.

48 NJW 1997, 528 (529).

49 Vgl. ferner BGH NJW-RR 1988, 789 (Hirnblutung), BGHZ 160, 308 = NJW 2004, 3623 = VersR 2005, 272 (ec-Karten-Missbrauch); VersR 2014, 333 (Heißkleber);



Gleichwohl ist ein Anscheinsbeweis wiederholt auch bei seltenen, ja u. U. nahezu singulären Fallgestaltung angenommen worden. Als Beispiele aus der Rechtsprechung seien genannt:

- der Übersetzungs-Fall<sup>50</sup>
- der Nichtschwimmer-Fall<sup>51</sup>
- der Gurken-Fall<sup>52</sup>
- die Lues-Fälle III<sup>53</sup> und IV<sup>54</sup>
- der Felgenschaden-Fall<sup>55</sup>
- der Trampolin-Fall<sup>56</sup>.

---

eingehend MUSIELAK/STADLER (Fn. 31) Rz. 165, 166; JÄCKEL (Fn. 4) Rz. 757. Im gleichen Sinne hat der Bundesgerichtshof in einem Arzthaftungsfall (NJW 1992, 1560 = VersR 1992, 745) ausgeführt: *»Insbesondere hat es [das Berufungsgericht] zu Recht aufgrund der Angaben des Sachverständigen [...] über die Häufigkeit von Stumpfsuffizienzen nach Appendektomie bei chronischer Appendizitis aus dem Auftreten einer solchen Insuffizienz im Streitfall keinen Anscheinsbeweis für ein Fehlverhalten von Dr. A bei der Operation [...] hergeleitet. Zutreffend weist das BerGer. darauf hin, daß es keinen allgemeinen Erfahrungssatz gibt, wonach eine seltene oder äußerst seltene Komplikation auf einen ärztlichen Fehler zurückgeht.«*

50 RGZ 130, 11 (16).

51 BGH NJW 1954, 1119 f.; der Leitsatz lautet: *»Versinkt ein Nichtschwimmer lautlos in einer Badeanstalt an einer Stelle, die gefährlich tief ist, so spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, daß der eingetretene Tod auf diese Tiefe zurückzuführen ist.«*

52 BGHZ 17, 191 ff. = NJW 1955, 1105 f.

53 BGHZ 11, 227 (230) = NJW 1954, 718 = VersR 1954, 116. Diese Entscheidung wird im Schrifttum verbreitet abgelehnt, vgl. WEYREUTHER DRiZ 1957, 55 (57); UHLENBRUCK (Fn. 32) 1059 (unter II). Der I. Lues-Fall war Gegenstand von BGHZ 5, 321 = VersR 1952, 166, der II. Lues-Fall von BGHZ 8, 243 = VersR 1953, 86. Die Argumentation des Bundesgerichtshofs findet sich bereits in dem Urteil des Ober-Appellations-Gerichts zu Lübeck vom 30.12.1856 in der Rechtssache »Carl Joachim Christian Bracker gegen Dr. Albrecht« (Entscheidungen des Ober-Appellations-Gerichts zu Lübeck in hamburgischen Rechtssachen, Bd. 3, S. 172 [174]), das den eigentlich ersten Lues-Fall zum Gegenstand hatte.

54 BGH VersR 1957, 252.

55 BGH NJW 1969, 1708 = VersR 1969, 634.

56 BGH NJW 2008, 3775 ff. = VersR 2008, 1083 ff.; ablehnend u. a. WESER, Verkehrssicherung: Kein Kinderspiel, in: NJW 2008, 3761 (3763): *»Gibt es aber einen allgemeinen Erfahrungssatz, der besagt, dass Menschen, denen ein bestimmtes Verhalten verboten wird bzw. die über die Gefahren dieses Verhaltens aufgeklärt werden, auf eben dieses Verhalten verzichten? Das wäre wunderbar, ist aber leider nicht so. Der »vernünftig« handelnde Mensch ist zwar Ausgangspunkt jeder rechtlichen Wertung, nicht aber Gegenstand »Typizität« begründender, das heißt gleichförmiger Lebenserfahrung, mag vernünftiges Verhalten auch wahrscheinlicher sein als unvernünftiges. Da jedoch bloße Wahrscheinlichkeit nicht ausreicht für einen Beweis des ersten Anscheins, ist bei der Feststellung eines individuellen menschlichen Willensentchlusses für eine solche Beweiserleichterung grundsätzlich kein Raum.«*

Hinter diesen Entscheidungen steht folgende, vom Bundesgerichtshof zunächst im Zusammenhang mit dem Lues-Fall III formulierte Überlegung:

Kann ein festgestelltes Krankheitsbild die Folge verschiedener Ursachen sein, liegen aber nur für eine dieser möglichen Ursachen konkrete Anhaltspunkte vor, so spricht der **Beweis des ersten Anscheins für diese Ursache, selbst wenn** sie im Vergleich zu den anderen möglichen Ursachen relativ selten ist und das festgestellte Krankheitsbild **nur eine zwar mögliche, aber keine typische Folge dieser Ursache** ist.<sup>57</sup>

Eine weitere Begründung liefert der Bundesgerichtshof in der Felgenschaden-Entscheidung:

Die Anwendung der Beweisregel [des Anscheinsbeweises] setzt voraus, daß der festgestellte Sachverhalt für den Richter unter Verwertung allgemeiner Erfahrungssätze, insbesondere auch der allgemeinen Lebenserfahrung, die Überzeugung von dem behaupteten Geschehensablauf begründet. Dabei sind typische Geschehensabläufe solche Tatbestände, bei denen **eine ohne weiteres naheliegende Erklärung nach der allgemeinen Lebenserfahrung zu finden ist** (RG DR 1942, 1516; BGH NJW 1951, 360) und bei denen angesichts des typischen Charakters die konkreten Umstände des Einzelfalles für die tatsächliche Beurteilung ohne Belang sind (RGZ 134, 242; BGH aaO).<sup>58</sup>

In der Lehre hat man diese Art von Anscheinsbeweis entsprechend einem inzwischen allgemein anerkannten Vorschlag von GERHARD KEGEL<sup>59</sup> »**Individualanscheinsbeweis**« genannt.<sup>60</sup> Kegel definiert ihn wie folgt:

Neben dem Anscheinsbeweis durch typischen Geschehensablauf steht ein Anscheinsbeweis auf Grund besonderer Umstände des Falles. Man kann ihn Individualanscheinsbeweis nennen [...] Zwar sind die besonderen Umstände, die ihn tragen, selten (untypisch, unwahrscheinlich). Aber wenn sie gegeben sind, dann ist es wieder meist so.<sup>61</sup>

cc) Es bleibt noch die Frage zu erörtern, wie diese »Lebenserfahrung« festgestellt wird. Einerseits wird die Ansicht vertreten, dass es nicht auf die persönliche Erfahrung

57 BGHZ 11, 227 (230) = NJW 1954, 718 = VersR 1954, 116; Hervorhebung vom VERF.

58 NJW 1969, 1708 = VersR 1969, 634; Hervorhebung vom VERF.

59 Der Individualanscheinsbeweis und die Verteilung der Beweislast nach überwiegender Wahrscheinlichkeit, in: BIEDENKOPF/COING/MESTMÄCKER (Hrsg.), Das Unternehmen in der Rechtsordnung: Festgabe für Heinrich Kronstein aus Anlaß seines 70. Geburtstages am 12. September 1967, Karlsruhe 1967, S. 321–344.

60 Aus neuerer Zeit etwa GEIPEL, Der Vollbeweis durch das Unwahrscheinliche? – Widerspruch, Logik oder die vergessene Lehre vom Individualanscheinsbeweis?, in: zfs 2007, 363 ff. und KRAATZ (Fn. 2) S. 100 m. w. N.

61 (Fn. 59) S. 343.

des Richters abkomme, sondern auf die allgemeine Lebenserfahrung,<sup>62</sup> andererseits ist darauf hingewiesen worden, dass diese allgemeine Lebenserfahrung in der Rechtspraxis praktisch nie durch Gutachten oder statistische Erhebungen ermittelt werde, weshalb »der Richter die Typizität regelmäßig allein auf Grund seiner Lebenserfahrung« beurteile<sup>63</sup>. Die Meinungsverschiedenheit beruht weniger auf einer sachlichen Differenz als auf einem in Gesetzgebung, Rechtsprechung und Lehre immer wieder zu beobachtenden sorglosen Umgang mit erkenntnistheoretischen Begriffen<sup>64</sup>. Die Formulierung »allgemeine Lebenserfahrung« ist bei genauer Betrachtung in sich widersprüchlich: Nach herrschendem Verständnis in der Erkenntnistheorie hat Erfahrung (und Lebenserfahrung als kumulierte Erfahrung eines Einzelnen) eine konstituierende personale Seite – sie ist

die durch Praxis erworbene Fähigkeit sicherer Orientierung in bestimmten Handlungs- und Sachzusammenhängen aufgrund **unmittelbar selbst erlebter Ereignisse** ohne Rekurs auf ein hiervon unabhängiges theoretisches Wissen,<sup>65</sup>

wohingegen die Erfahrung anderer (also die »allgemeine Lebenserfahrung«) eben Wissen, u. U. sog. lebensweltliches Alltagswissen, das jeder Erkenntnistätigkeit zugrundeliegt,<sup>66</sup> ist. Nachdem ein Richter selbstredend (und glücklicherweise) hinsichtlich der meisten von ihm zu beurteilenden Situationen (von Auffahrunfällen über Luesinfektionen bis hin zum Ertrinken) keine eigenen Erfahrungen in diesem Sinn hat, entscheidet er in Wirklichkeit aufgrund von alltäglichem<sup>67</sup> oder beruflichem Wissen. Im Schrifttum spricht man insoweit verschiedentlich trefflich von »Erfahrungswissen«<sup>68</sup>.

62 KOLHOSSER (Fn. 9) 72 (unter IV 3a, von seinem Standpunkt, dass der Anscheinbeweis eine Beweisregel sei, konsequent); v. PENTZ (Fn. 3) S. 65 unter II 1 unter Berufung auf BGH NJW 1996, 1828 = VersR 1996, 772; AHRENS (Fn. 32) Kap. 16 Rz. 25.

63 LEPA (Fn. 3) S. 130 unter I 1 b); ebenso schon MUSIELAK/STADLER (Fn. 31) Rz. 166; ferner AHRENS (Fn. 32) Kap. 16 Rz. 25, 26. Auch E. SCHNEIDER (Fn. 9) Rz. 339 erörtert die Möglichkeit, ein Gutachten zu erholen, nur als eine theoretische; eine Ausnahme bildete seine Erhebung zur Frage der Verlusthäufigkeit von gewöhnlichen Briefen im Jahr 1980 (vgl. MDR 1984, 281 ff.).

64 Vgl. z. B. zu dem erkenntnistheoretisch fehlerhaften Begriff »festgestellte Tatsachen« in § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO eingehend DOUKOFF, Zivilrechtliche Berufung, 5. Aufl. München 2013, Rz. 392.

65 KRAATZ (Fn. 2) S. 16 Fn. 9 mit umfang. Nachw. aus dem philosophischen Schrifttum; Hervorhebung vom VERF. Auch in der jüngsten Abhandlung zu diesem Thema von GEIPEL (Fn. 9, S. 2 f. unter II 4) wird diese Begrifflichkeit vernachlässigt.

66 Vgl. OLG München, Urt. v. 7.5.2004 – 10 U 5293/03; ferner BALZER, Beweisaufnahme und Beweiswürdigung im Zivilprozess, 3. Aufl. Berlin 2011, Rz. 3 mit weiteren Beispielen.

67 JÄCKEL (Fn. 4) Rz. 757: »Alltagsverstand«.

68 So z. B. KOLHOSSER (Fn. 9) 54 unter III 4; AHRENS (Fn. 32) Kap. 16 Rz. 2.

Irritierend ist, dass es nach der ec-Karten-Missbrauchs-Entscheidung<sup>69</sup> des XI. ZS des Bundesgerichtshofs für diese »Lebenserfahrung« gar keiner Empirie bedürfen soll. Der XI. ZS erklärt lapidar:

**Empirischer Befunde bedarf es für die Anwendbarkeit des Anscheinsbeweises nicht.** Dieser setzt lediglich voraus, daß ein Sachverhalt feststeht, bei dem der behauptete ursächliche Zusammenhang typischerweise gegeben ist, beruht also auf der Auswertung von Wahrscheinlichkeiten, die aufgrund der Lebenserfahrung anzunehmen sind und die dem Richter hiernach die Überzeugung (§ 286 ZPO) vermitteln, daß auch in dem von ihm zu entscheidenden Fall der Ursachenverlauf so gewesen ist wie in den vergleichbaren Fällen.

Diese Aussage überrascht, war doch bislang eigentlich das Gegenteil anerkannt. So schreibt etwa *Dörr* die bislang allgemeine Ansicht referierend<sup>70</sup>:

Die empirische Beurteilung beschreibt die Grenze des Anscheinsbeweises: Die auf den Topos der Lebenserfahrung gestützte Schlussfolgerung ist unzulässig, wenn die **valide empirische Betrachtung** den postulierten Sachverhalt widerlegt. Nur der hinreichend beweisstarke Erfahrungssatz ist geeignet, die richterliche Überzeugungsbildung zu beeinflussen.

Der XI. ZS hält dann aber seinen neuen Standpunkt auch nicht durch – unmittelbar nach der zitierten Passage wird nämlich das Ergebnis der zweitinstanzlichen Beweisaufnahme dargestellt:

Das Berufungsgericht ist – **sachverständig beraten** – zu der Feststellung gelangt, es sei auch mit größtmöglichem finanziellen Aufwand **mathematisch ausgeschlossen**, die PIN einzelner Karten aus den auf ec-Karten vorhandenen Daten ohne die vorherige Erlangung des zur Verschlüsselung verwendeten Institutschlüssels in einer Breite von 128 BIT zu errechnen.<sup>71</sup>

Auch die weiteren Ausführungen in dieser Entscheidung zeigen die umfassende empirische Aufarbeitung des ec-Karten-Missbrauchs (u. a. die Erörterung von Sonderkonstellationen wie Ausspähen der PIN oder sog. Innentäterattacken) durch das Berufungsgericht und den Bundesgerichtshof.

69 BGHZ 160, 308 = NJW 2004, 3623 = VersR 2005, 272; Hervorhebung vom VERF.

70 Der Anscheinsbeweis im Verkehrsunfallprozess, in MDR 2010, 1163 (1164 unter II): Hervorhebungen vom VERF.; 25. VGT 1987, AK II.; **Empfehlung I**; GEIPEL (Fn. 9) S. 4 (unter II 6 c) folgt dagegen dem BGH ohne Auseinandersetzung mit dieser traditionellen Sicht und der oben dargelegten Inkonsequenz des XI. ZS uneingeschränkt.

71 Hervorhebungen vom VERF.

## 2. Abgrenzungen

### a) Anscheinsbeweis und Indizienbeweis

Die Abgrenzung ist bis heute umstritten. Die Meinungen gehen von der insbesondere von der Rechtsprechung als selbstverständlich angesehenen Annahme einer klaren Abgrenzung<sup>72</sup> über die Verneinung einer Abgrenzungsmöglichkeit bis zur Annahme, der Anscheinsbeweis sei eine »typisierte Form des Indizienbeweises«<sup>73</sup>. In letztere Richtung geht wohl die bekannte Entscheidung des VI. ZS des Bundesgerichtshofs vom 6.3.1978 zum sog. gestellten Unfall, indem er aus einer Vielzahl mehr oder weniger verdächtiger Umstände den Anschein eines betrügerischen Zusammenwirkens hergeleitet hat.<sup>74</sup>

Richtigerweise wird man sagen können: Der auf Erfahrungsgrundsätzen basierende Anscheinsbeweis erlaubt es, Schlüsse von bewiesenen auf zu beweisende Tatsachen zu ziehen. Der Indizienbeweis, gestützt auf einfache Erfahrungssätze<sup>75</sup>,

72 So ausdrücklich RG JW 1936, 1968; RGZ 163, 21 (28: »besondere Art der Beweisführung auf Grund des ersten Anscheins« contra »gewöhnliche Beweisführung durch Anzeichen [sog. Indizienbeweis]«); BGHZ 2, 82 (85) = NJW 1951, 839; NJW 1951, 70 f.; LG Würzburg MDR 1956, 490 f.; BFH BFHE 156, 66 = BStBl. 1989 II S. 534; *Rosenberg* (Fn. 32) § 14 I 3 (S. 184); HENKE, Individualität und Anscheinsbeweis, in: JR 1961, 48 m. w. N.; UHLENBRUCK (Fn. 32) 1058 unter II.

73 So BeckOK-ZPO/*Bacher*, Stand 15.6.2014, § 284 Rz. 94; BLOMEYER (Fn. 11) § 72 III 1 (S. 363), HAINMÜLLER (Fn. 33) S. 179 (obwohl eine Vielzahl von Unterschieden konstatierend), BAYERLEIN (Fn. 31) 50, KNOCHE, Der Anscheinsbeweis bei der Manipulation eines Verkehrsunfalls, in: MDR 1992, 919 (920), WESER (Fn. 56) 3763, Reinelt, jurisPR-BGH-ZivilR 2/2014 Anm. 1 und AHRENS (Fn. 32) Kap. 16 Rz. 4 sprechen von »Form«, »besonderer Art« oder »Sonderfall« (AHRENS verlangt aber im Hinblick auf die Revision gleichwohl eine Abgrenzung).

74 VersR 1979, 514 (515) = r+s 1979, 165 (anders noch BGHZ 71, 339 = NJW 1978, 2154 = VersR 1978, 862 = DAR 1979, 42 unter II 1 I 2 b bb für fingierten Unfall); ebenso OLG München (5. ZS) zfs 1990, 78 = NZV 1990, 32; OLG Koblenz NJW-RR 2006, 95 = VersR 2006, 523 = zfs 2006, 80 = NZV 2006, 262; OLG Celle SP 2012, 135; OLG Köln SP 2014, 113; OLG Braunschweig, Beschl. v. 24.09.2014 – 7 U 99/13 (juris, dort Rz. 2); *Knoche* (Fn. 73) 920; zu Recht ablehnend der Versicherungssenat des BGH in BGHZ 104, 256 (259 ff.) = NJW 1988, 2040 (2041) = VersR 1988, 683 = NZV 1988, 101 unter 3 a) mit umfass. Auseinandersetzung mit der BGH-Rechtsprechung zu dieser Fragestellung; ferner OLG Hamm VersR 1996, 1556 (Indizienbeweis); OLG Düsseldorf VersR 1997, 337 = r+s 1996, 132 = SP 1996, 378 = NZV 1996, 321 und Urt. v. 19.1.2009 – 1 U 209/07 (juris); OLG München (10. ZS) NJW-RR 2008, 1250 (kein Anscheinsbeweis, sondern nur Indizienbeweis); LEMCKE, Probleme des Haftpflichtprozesses bei behaupteter Unfallmanipulation, in: r+s 1993, 121 (124 f.); Ludovisy/Eggert/Burhoff/EGGERT, Praxis des Straßenverkehrsrechts, 5. Aufl. Bonn 2011, Teil 14 Rz. 102–106 m. w. N.; vermittelnd OLG Saarbrücken OLGR 2007, 310.

75 HENKE (Fn. 72) 49; BLOMEYER (Fn. 11) § 72 III 1 (S. 363); MüKo-ZPO/PRÜTTING (Fn. 32) § 286 Rz. 60 und AHRENS (Fn. 32) Kap. 16 Rz. 5.

betrifft dagegen sog. tatbestandsfremde Tatsachen, die den Schluss auf das Vorliegen oder Nichtvorliegen eines Tatbestandsmerkmals zulassen.<sup>76</sup> Anders als beim Indizienbeweis ist die Anwendung des Anscheinsbeweises auf »typische Geschehensabläufe« beschränkt.<sup>77</sup>

### b) Anscheinsbeweis und sog. tatsächliche Vermutungen

Die tatsächliche Vermutung ist eine von der Rechtsprechung schon früh<sup>78</sup> und häufig verwendete Rechtsfigur, die in verschiedensten Konstellationen zu Beweiserleichterungen führt. Beispiele sind etwa die Vermutung der Vollständigkeit und Richtigkeit einer Urkunde,<sup>79</sup> des Fremdgeschäftsführungswillens beim objektiv fremden Geschäft<sup>80</sup> oder des beratungsgerechten Verhaltens.<sup>81, 82</sup> Der Bundesgerichtshof vertritt verschiedene Ansätze, ohne sich offenbar deren Unterschiedlichkeit bewusst zu sein.

Die Mehrzahl der Zivilsenate verknüpft die tatsächliche Vermutung mit dem Anscheinsbeweis, wenn auch auf sehr unterschiedliche Weise:

- Einem frühen Urteil des IV. ZS vom 7.5.1951<sup>83</sup> zufolge begründen die »Erfahrungssätze des Lebens« einerseits eine tatsächliche Vermutung, andererseits einen Anscheinsbeweis:

Erfahrungssätze des Lebens sind hinsichtlich ihres Beweiswertes von verschiedener Stärke. Ihre Beweiskraft kann in besonderen Fällen so stark sein, daß der Erfahrungssatz allein geeignet ist, eine tatsächliche Vermutung für ein bestimmtes Geschehen zu begründen. Auf Grund dieses Erfahrungssatzes ist dann der Beweis für das Geschehen als Beweis des ersten Anscheines erbracht.

76 BGH LM § 286 (C) ZPO Nr. 1 = MDR 1951, 87; LG Würzburg MDR 1956, 490 f.; *Rosenberg* (Fn. 32) § 14 I 3 (S. 184); anders HENKE (Fn. 72) 48; unklar JÄCKEL (Fn. 4) Rz. 758.

77 HENKE (Fn. 72) 48; BLOMEYER (Fn. 11) § 72 III 1 (S. 363); EGGERT, Der Anscheinsbeweis im Unfallhaftpflichtprozess, in: VA 2004, 132; Musielak/FOERSTE, ZPO, 11. Aufl. München 2014, § 286 Rz. 25.

78 Etwa RGZ 134, 237 (242).

79 RGZ 52, 26 u. ö. (Nachweise bei ROSENBERG [Fn. 32] § 14 I 3 [S. 185 Fn. 1]); BGH NJW 2002, 3164 f.; 2008, 2852 Tz. 17.

80 BGH NJW 2009, 2590 Tz. 18.

81 BGH NJW 2012, 2435 Tz. 36 (Rechtsanwälte); BGH NJW 2009, 1591 Tz. 9 (Steuerberater); BGH NJW 2010, 3292 Tz. 20 (Anlageberater); BGH NJW 2009, 2952 Tz. 33 (Produkthaftung).

82 Eine vollständige Auflistung findet sich bei JÄCKEL (Fn. 4) Rz. 424.

83 BGHZ 2, 82 = NJW 1951, 839.

- Auch in der Rechtsprechung des I. ZS findet sich diese Verknüpfung.<sup>84</sup>
- Dem VI. ZS zufolge begründet der bei der Verletzung von Verkehrssicherungspflichten gegebene Anscheinsbeweis eine tatsächliche Vermutung für das verkehrsgerechte Verhalten des geschützten Personenkreises.<sup>85</sup>

Bei der Verletzung von Verkehrssicherungspflichten, die typischen Gefährdungen entgegenwirken sollen, findet der Beweis des ersten Anscheins Anwendung, wenn sich in dem Schadensfall gerade diejenige Gefahr verwirklicht, der durch die Auferlegung bestimmter Verhaltenspflichten begegnet werden soll [...] **Im Streitfall besteht deshalb eine tatsächliche Vermutung dafür**, dass sich der Kläger bei einem entsprechenden Hinweis auf die besondere Verletzungsgefahr bei Saltsprüngen durch ungeübte Personen hinweisgerecht verhalten und von dem Sprung Abstand genommen hätte.

- Auch der IX. ZS verknüpft in ständiger Rechtsprechung<sup>86</sup> die tatsächliche Vermutung mit dem Anscheinsbeweis, wenn auch mit einem wiederum anderen Schwerpunkt:

Greift die Vermutung beratungsgerechten Verhaltens ein, so liegt hierin keine Beweislastumkehr, sondern ein Anscheinsbeweis<sup>87</sup>

und noch deutlicher:

Bei der Vermutung, um die es hier geht, handelt es sich folglich um einen **Anwendungsfall des Anscheinsbeweises**.<sup>88</sup>

Im Schrifttum wird der letztgenannte Ansatz z. T. dahin radikalisiert, dass die tatsächliche Vermutung nur als andere und sachgerechtere Bezeichnung für Anscheinsbeweis angesehen wird.<sup>89</sup> Diese Ansicht ist unhistorisch, weil gerade umgekehrt der Anscheinsbeweis als eine (jedenfalls scheinbar) systemgerechte Form aus den gemeinrechtlichen tatsächlichen Vermutungen (praesumptiones facti) entwickelt wurde.<sup>90</sup>

84 BGHZ 6, 169.

85 NJW 2008, 3775 (3777) = VersR 2008, 1083 ff. – Trampolinanlage (Hervorhebung vom *Verf.*).

86 Seit NJW 1992, 3237 (3241 unter II 2 a).

87 NJW 2012, 2435 Tz. 36; anders noch BGH (VI. ZS) MDR 1974, 747 (unter 2 a).

88 BGHZ 123, 311 = NJW 1993, 3259 = VersR 1994, 189; Hervorhebung vom *Verf.*

89 So etwa *Balzer* (Fn. 56) Rz. 14; ebenso JAUERNIG/HESS, Zivilprozessrecht, 30. Aufl. München 2011, § 50 Rz. 19.

90 Vgl. etwa *Kollhosser*, Der Anscheinsbeweis in der höchstrichterlichen Rechtsprechung, Diss. Mainz 1963, S. 15 ff.; UHLENBRUCK (Fn. 32) 1058 (unter II); GREGER (Fn. 2) 1097 (unter B III 2) mit Hinweis auf Preuß. ALR II 8 § 1916.

Eine Sonderstellung nimmt der V. ZS ein. Er verknüpfte 1994 zunächst die tatsächliche Vermutung mit dem Indizienbeweis:

Selbst wenn man einen – bisher nicht festgestellten – Erfahrungssatz des Inhalts, daß die Eintragung die Nutzungsberechtigung richtig wiedergibt, nicht aufstellen wollte und deswegen auch die Voraussetzung für einen Anscheinsbeweis nicht gegeben wäre, begründet die Eintragung **jedenfalls im Sinne eines Indizienbeweises eine tatsächliche Vermutung** [...].<sup>91</sup>

2001 unterschied er dann Anscheinsbeweis, Indizienbeweis und tatsächliche Vermutung:

Ob die Schlussfolgerung angesichts der Vielgestaltigkeit individueller Umstände, die eine Willensentscheidung zum Vertragsschluss beeinflussen können [...] derart zwingend ist, dass sie im Wege des **Anscheinsbeweises** vollen Beweis für die verwerfliche Gesinnung des Begünstigten erbringen könnte, **oder** ob ihr Bedeutung lediglich als **Indizienbeweis** zukommt [...] bedarf keiner Entscheidung [...] **Jedenfalls** handelt es sich um eine beweis erleichternde **tatsächliche Vermutung**, die vom Tatrichter im Bereich der Beweiswürdigung zu berücksichtigen ist. Sie kann nur dann nicht zur Anwendung kommen, wenn sie im Einzelfall durch besondere Umstände erschüttert ist.<sup>92</sup>

Schließlich postulierte er im Jahr 2009:

[...] tatsächlichen Vermutungen, die nicht auf gesetzlicher Anordnung, sondern auf allgemeinen Erfahrungssätzen beruhen [...] wird nur [insofern] eine Bedeutung bei der Beweiswürdigung zugemessen, als sie **einen Anscheins- oder Indizienbeweis für die behauptete Tatsache begründen können**.<sup>93</sup>

Die Abgrenzung zum Anscheinsbeweis ist nach alledem unklar.<sup>94</sup>

### 3. Rechtsnatur

Der Anscheinsbeweis ist nach der heute zivilprozessual herrschenden sog. Beweiswürdigungstheorie ein Instrument der **Beweiswürdigung**<sup>95</sup> mit der Funktion einer

91 MDR 1994, 910; Hervorhebung vom VERF.

92 BGHZ 146, 298 (305) = NJW 2001, 1127 (1128); Hervorhebung vom VERF.

93 NJW 2010, 363 (364 Tz. 15); Hervorhebung vom VERF.

94 So zu Recht JÄCKEL (Fn. 4) Rz. 424, 425, 751. Bereits ROSENBERG (Fn. 32) § 15 I 5 (S. 210) hatte sich eingehend und nachdrücklich gegen eine sprachliche und inhaltliche Gleichsetzung von tatsächlichen Vermutungen und Anscheinsbeweis oder Indizien gewandt; kritisch bis ablehnend auch BAUMGÄRTEL/LAUMEN/PRÜTTING/LAUMEN (Fn. 3) § 14 Rz. 21, WESER (Fn. 56) 3762, die sich gegen die Verknüpfung von tatsächlicher Vermutung und Anscheinsbeweis wendet, weil erstere Rechtsfigur missverständlich und überflüssig sei; MUSIELAK/FOERSTE (Fn. 77) § 286 Rz. 25 und ZÖLLER/GREGER, ZPO, 30. Aufl. 2014, § 286 Rz. 33.

95 So die ständige Rechtsprechung seit RGZ 134, 237 ff. (vgl. etwa RGZ 159, 235 [239]; 159, 283 [289 f.]; BGHZ 2, 1 [5] = VersR 1951, 176; BGHZ 2, 82 [85]; 7, 198 [200 f.]; 39,



Beweiserleichterung<sup>96, 97</sup>. Der Zweck der Rechtsfigur des Anscheinsbeweises ist die Überwindung der Beweisschwierigkeiten im Ursachenzusammenhang (zwischen einem feststehenden Verhalten und einem eingetretenen Erfolg oder umgekehrt zwischen einem eingetretenen Erfolg und einem bestimmten Verhalten<sup>98</sup>), wenn sich nicht völlig ausschließen lässt, dass auch andere als die vom Gläubiger genannten, nach typischem Geschehensablauf wahrscheinlichen Ursachen für die Schadensverursachung in Betracht kommen.<sup>99</sup> Ein weiterer klassischer Anwendungsbereich des Anscheinsbeweises sind die Feststellung von Verschulden.<sup>100</sup> Der Anscheinsbeweis ermöglicht es, Tatbestandsmerkmale einer anspruchsbegründenden Norm zu bejahen, ohne das anspruchsbegründende Geschehen im einzelnen zu kennen, ohne zu wissen, in welchem konkreten Tun oder Unterlassen das Verschulden des Schädigers im einzelnen besteht. Der Anscheinsbeweis erlaubt also eine sog. »Irgendwie-Feststellung«<sup>101</sup>.

Der Anscheinsbeweis kehrt die **Feststellungslast** (objektive Beweislast) nicht um.<sup>102</sup> Der Beweisgegner kann nämlich die auf dem Erfahrungssatz beruhenden

103 [107] = NJW 1963, 953 und BGHZ 100, 31 [34] = NJW 1987, 2876; BGH NJW 1998, 79 (80 f.); ROSENBERG (Fn. 32) § 14 I 4 (S. 186 ff.); MüKo-ZPO/PRÜTTING (Fn. 32) § 286 Rz. 51, 55; JÄCKEL (Fn. 4) Rz. 755; AHRENS (Fn. 32) Kap. 16 Rz. 6, 9.

96 BGH VersR 1964, 945; GREGER, Haftungsverschärfung durch das Beweisrecht?, in: Civil Procedure Review 2 (2011) 20 (27 f.).

97 Teilweise abweichend der Bundesfinanzhof (BFHE 156, 66 = BStBl. 1989 II S. 534): »Der Beweis des ersten Anscheins beruht auf der Anwendung allgemeiner Erfahrungssätze, denen bereits das Reichsgericht (RG) die Qualität von durch das Revisionsgericht nachprüfbar Rechtsnormen beigelegt hat (Urteil vom 7. Mai 1920 VII 12/20, RGZ 99, 70). Das Tatsachengericht subsumiert bei der Anwendung der Regeln dieses Beweises den Sachverhalt ebenso unter die anerkannten Erfahrungssätze, wie es unter andere Rechtsnormen subsumiert (BGH-Urteil vom 25. September 1952 III ZR 322/51, BGHZ 7, 198, 200 f.). Die Grundsätze des Anscheinsbeweises enthalten demnach materiell-rechtliche Zurechnungsregeln (Diederichsen, Zur Rechtsnatur und systematischen Stellung von Beweislast und Anscheinsbeweis, VersR 1966, 211, 219; Greger, a. a. O., S. 1102). Der Anscheinsbeweis ist keine reine Beweiswürdigungsregel, mit ihm wird nicht lediglich eine – nicht reversible – Tatsachenfeststellung getroffen, sondern eine juristische Wertung vorgenommen (Kollbosser, Anscheinsbeweis und freie richterliche Beweiswürdigung, Archiv für die civilistische Praxis – AcP –, 165, 46, 63).«

98 BGH NJW 1956, 1638 = VersR 1956, 577; VersR 1965, 772; NJW 1991, 230 f.; 1997, 528 (529).

99 Grdl. RG Warneyer 1915, 64 (67); zuletzt BGH (VII. ZS) NJW-RR 2014, 1115 f.

100 BLOMEYER (Fn. 11) § 72 II 2 pr. (S. 364); JAUERNIG/HESS (Fn. 89) § 50 Rz. 23.

101 KOLLHOSSER (Fn. 9) 62 im Anschluss an BGH LM § 286 ZPO Nr. 20; der Begriff hat sich mittlerweile eingebürgert, vgl. etwa GREGER (Fn. 2) 1097 (unter B III 1); PRÜTTING, Karlsruher Forum 1989, S. 3 (13); LEPA (Fn. 3) 130; v. PENTZ (Fn. 3) 64 (unter I); JÄCKEL (Fn. 4) Rz. 754; AHRENS (Fn. 32) Kap. 16 Rz. 24; GEIPEL (Fn. 9) S. 4 (unter II 8 a).

102 Grdl. RGZ 134, 237 ff. und ihm folgend BGHZ 2, 1 (5) = VersR 1951, 176; BGH LM § 286 (A) ZPO Nr. 2 = NJW 1952, 217 (nur Ls.); ferner etwa BGHZ 39, 103 = NJW

de Schlussfolgerung erschüttern, wenn er die Möglichkeit eines anderen Ablaufs aufzeigt.<sup>103</sup> Bei erfolgreicher Erschütterung besteht wieder die beweisrechtliche Normallage, der Anspruchsteller muss den Vollbeweis mit den zur Verfügung stehenden Beweismitteln führen.<sup>104</sup>

Ungeklärt, aber im Hinblick auf § 286 Abs. 2 ZPO von erheblicher Bedeutung ist, ob der Anscheinsbeweis eine (gewohnheitsrechtliche) **Beweisregel** ist. Reichsgericht wie Bundesgerichtshof haben gelegentlich von einer Beweisregel gesprochen,<sup>105</sup> auch Teile des Schrifttums vertreten diese Auffassung,<sup>106</sup> während andere Autoren dies strikt ablehnen<sup>107</sup>. Richtigerweise sollte man den Anscheinsbeweis als eine vertypete Form der Beweiswürdigung verstehen.<sup>108</sup> Nicht gefolgt werden kann schon im Hinblick auf die mit dem Anscheinsbeweis verbundene Absenkung der Substantiierungslast (s. u. II 1) der Ansicht von *Ahrens*, der Anscheinsbeweis sei das »*Ergebnis der Beweiswürdigung*«<sup>109</sup>.

Nicht abschließend geklärt ist auch, ob der Anscheinsbeweis zu einer **Beweismaßabsenkung** führt.<sup>110</sup> Auf der einen Seite finden sich zahlreiche Entscheidungen

---

1963, 953; BGHZ 100, 31 (34) = NJW 1987, 2876 – Raubpressung; BGH NJW 2012, 2435 Tz. 36; E. SCHNEIDER (Fn. 9) Rz. 343; Baumgärtel/Laumen/Prütting/LAUMEN (Fn. 3) § 12 Rz. 31; AHRENS (Fn. 32) Kap. 16 Rz. 9; anders die sogenannte **Beweislasttheorie**, wie sie vom Reichsoberhandelsgericht (siehe oben Fn. 2) und ihm folgend anfangs auch vom Reichsgericht (etwa RGZ 95, 68 [69 f.]; 97, 116 [117]; 120, 154 [161]; 130, 357 [359]; JW 1921, 748 und 1932, 2025 [2026]) und auch im Schrifttum (etwa PETERS [Fn. 7] passim) vertreten wurde. Daneben wird auch noch eine **materiellrechtliche Theorie** vertreten, etwa von BFH BFHE 156, 66 = BStBl. 1989 II S. 534, DIEDERICHSEN (Fn. 38) 219; GREGER (Fn. 2) 1099 (unter C IV), 1102 ff. (unter D II 1 c).

103 Grdl. RGZ 134, 237 (242); BGH LM § 286 (A) ZPO Nr. 2 = NJW 1952, 217 (nur Ls.), st. Rspr.

104 RGZ 84, 385; 120, 264; 127, 28; 130, 357; 134, 237 (242); 159, 235 (239); BGHZ 2, 1 (5) = VersR 1951, 176; 6, 169 (170); 8, 239 (240) = VersR 1953, 117 (118); BGHZ 39, 103 = NJW 1963, 953; VersR 1995, 723; OLG Zweibrücken NJW-RR 2002, 749; OLG Dresden SP 2003, 304 (Anscheinsbeweise gegen beide Unfallbeteiligte); OLG München NJW-RR 2014, 601 (602); BLOMEYER (Fn. 11) § 72 III 4 (S. 366); LEPA (Fn. 3) 131; EGGERT (Fn. 77) 132; FETZER, Beweiserhebung und Beweiswürdigung im Verkehrsunfallprozess, in: MDR 2009, 602 (603); JAUERNIG/HESS (Fn. 89) § 50 Rz. 25; KRAATZ (Fn. 2) S. 104; JÄCKEL (Fn. 4) Rz. 753, 762.

105 RGZ 163, 21 (27); BGH NJW 1969, 1708 = VersR 1969, 634: »*Die Anwendung der Beweisregel [des Anscheinsbeweises] setzt voraus, daß der festgestellte Sachverhalt für den Richter unter Verwertung allgemeiner Erfahrungssätze, insbesondere auch der allgemeinen Lebenserfahrung [...]*«.

106 KOLLHOSSER (Fn. 9) 56; jüngst GEIPEL (Fn. 9) S. 2 (unter II 1).

107 Etwa ROSENBERG/SCHWAB/GOTTWALD, Zivilprozessrecht, 17. Aufl. München 2010, § 113 Rz. 34; AHRENS (Fn. 32) Kap. 16 Rz. 7.

108 Vgl. BGH NJW 1998, 79 (80 f.).

109 AHRENS (Fn. 32) Kap. 16 Rz. 12–14

110 Vgl. AHRENS (Fn. 32) Kap. 16 Rz. 12–14.

des Bundesgerichtshofs, wo dies verneint wird.<sup>111</sup> Besonders klar hat dies der II. ZS in einer frühen Entscheidung aus dem Jahr 1951<sup>112</sup> ausgedrückt:

Bei diesem Beweis [dem Anscheinsbeweis] handelt es sich nicht um einen Wahrscheinlichkeitsbeweis, der die Grundlage für eine gewisse tatsächlich widerlegbare Vermutung darstellt und demzufolge eine Umkehrung der Beweislast rechtfertigt, sondern es muß der festgestellte Sachverhalt derart sein, daß er unter Verwertung allgemeiner Erfahrungssätze, insbesondere der allgemeinen Lebenserfahrung, die Überzeugung des Richters in vollem Umfang begründet.

Auf der anderen Seite wird dies in einzelnen Entscheidungen des Bundesgerichtshofs jedenfalls im Ergebnis bejaht. Bemerkenswert etwa die Entscheidung des I. ZS vom 5.2.1987<sup>113</sup>:

Die Annahme, es entspreche nicht der Lebenserfahrung, daß alle geplanten Straftaten auch tatsächlich ausgeführt würden, besagt nichts. Schon allein die ohne Auftrag des Inhabers der Vervielfältigungs- und Verbreitungsrechte erfolgte Herstellung und Veräußerung der Schallplattenhüllen begründet eine – **für die Annahme eines Anscheinsbeweises grundsätzlich ausreichende – erhebliche Wahrscheinlichkeit** dafür, daß es nicht bei bloßen Vorbereitungshandlungen geblieben ist.

Auch im Schrifttum wird diese Ansicht teilweise vertreten.<sup>114</sup>

---

111 Grdl. BGH (II. ZS) NJW 1951, 360; ferner etwa LM § 286 [C] ZPO Nr. 11; NJW 1961, 777 (779) und 2006, 300 (301) – VIII. ZS; NJW 1998, 79 (81) – X. ZS.

112 NJW 1951, 360.

113 BGHZ 100, 31 (34) = NJW 1987, 2876 (2877) – Raubpressung (Hervorhebung durch den Verf.); vgl. ferner etwa

- BGH (IV a. ZS) MDR 1981, 738: »so versagt der Anscheinsbeweis für eine Leistungsfreiheit des Versicherers [...] Dieser **hätte vielmehr den vollen Beweis** für einen Selbstmord des Verstorbenen erbringen müssen (Hervorhebung durch den Verf.);
- BGH (VI. ZS) NJW 1982, 2668: »Voraussetzung für die Annahme eines Anscheinsbeweises ist aber stets, daß es sich bei der Beweisfrage um einen typischen Geschehensablauf handelt, der unter Verwertung allgemeiner Erfahrungssätze **die Bejahung der Beweisfrage nahelegt und damit dem Richter die Überzeugung in vollem Umfang begründet**« (Hervorhebung durch den Verf.).

114 So etwa von etwa von UHLENBRUCK (Fn. 32) 1060 und GEHRLEIN, Zivilprozessrecht, 2. Aufl. München 2003, § 10 Rz. 22; Musielak/FOERSTE (Fn. 77) § 286 Rz. 24; REINELT, jurisPR-BGHZivilR 2/2014 Anm. 1: »Der Beweispflichtige muss dann nur den typischen Vorgang dartun und beweisen, nicht jedoch den Vollbeweis i.S.d. § 286 ZPO führen«; weitere Nachweise bei AHRENS (Fn. 32) Kap. 16 Rz. 12 (Fn. 2). Vgl. zu dieser sog. Beweismaßtheorie auch GREGER (Fn. 2) 1098 f. (unter C II).

## II. Einzelfragen

### 1. Zu den Voraussetzungen

- (1) Die Darlegungs- und Feststellungslast für den typischen Geschehensablauf trägt, wer sich auf einen Anscheinsbeweis beruft.<sup>115</sup> Allerdings ist, was in der Praxis immer wieder verkannt wird, insoweit die Substantiierungslast reduziert – der Beweisführer kann sich auf den Vortrag der Vermutungsbasis, also etwa des Auf-fahrnfalls als solchem beschränken.<sup>116</sup>
- (2) Die Anwendung des Anscheinsbeweises soll durch zeitliche Zäsuren von mehreren Tagen oder sogar Wochen zwischen schadenstiftender Handlung und Schaden-seintritt nicht gehindert sein,<sup>117</sup> bei mehreren Jahren soll dies aber anders sein<sup>118</sup>.
- (3) Der Anscheinsbeweis ist hinsichtlich individuell geprägter menschlicher Verhaltensweisen meist<sup>119</sup> und hinsichtlich individueller Entschlüsse immer<sup>120</sup>

115 BGHZ 7, 198 (201); BGH NJW 2006, 300 (301); OLG München, Urt. v. 22.2.2008 – 10 U 4455/07 (juris, dort Rz. 36); Baumgärtel/Laumen/Prütting/LAUMEN (Fn. 3) § 12 Rz. 29 m. w. N.

116 BGH NJW 2005, 2454 = VersR 2005, 1086; KG NJW-RR 2014, 809 (810); HANSEN, Die Substantiierungslast, in: JuS 1991, 588 (589 f.); Baumgärtel/Laumen/Prütting/LAUMEN (Fn. 3) § 12 Rz. 29 m. w. N.

117 BGH (VI. ZS) MDR 1958, 326 für 11 Wochen; (VII. ZS) NJW-RR 2014, 1115 f. für vier Tage.

118 BGH (VIII. ZS) NJW 2005, 2398 (unter II 4) für knapp 3 Jahre.

119 BGHZ 31, 351 = NJW 1960, 818; BGH VersR 1975, 540; 1981, 1153 (*»Es gibt keinen Erfahrungssatz, wonach der Absender eines von ihm selbst unterzeichneten Schreibens regelmä-ßig von seinem Inhalt Kenntnis nimmt.«*); NJW 1983, 1548 (1551 – Unterlassen der Ehe-schließung, um sich den Unterhaltsanspruch gegen den früheren Ehegatten zu erhalten); 2004, 2664; NJW-RR 2007, 1630 = VersR 2008, 515 = NZV 2007, 566 (*»Einnicken«* des Fahrers am Steuer); OLG Düsseldorf VersR 1997, 337 (gestellter Unfall); für die Annahme grober Fahrlässigkeit verneinend BGH VersR 1968, 668; 1972, 171; NJW-RR 2007, 1630 (1632); **25. VGT 1987, AK II, Empfehlung 5**; für bestimmte Verhaltensweisen eines Steuer-pflichtigen nach Absendung des Steuerbescheides durch das Finanzamt verneinend BFH BFHE 156, 66 = BStBl. 1989 II S. 534 (aber Indizienbeweis zulassend); anders nur, wenn der individuelle Willensentschluss die Reaktion auf die Warnung vor der Übernahme besonderer Risiken betrifft (BGH VersR 1974, 782 [783]; 1975, 540); umfassend HENKE (Fn. 72).

120 Vortäuschung eines Einbruchs (RGZ 153, 135 [137]); Entschluss zur Scheidung (BGH LM § 286 [C] ZPO Nr. 11); Entschluss zur arglistigen Täuschung (BGH MDR 1960, 660); Entschluss zum Selbstmord (BGHZ 100, 214 = NJW 1987, 1944 = VersR 1987, 503; OLG München VersR 1984, 576; OLG Hamm NJW 1989, 493); vorsätzliche Herbeiführung eines Versicherungsfalls (BGHZ 104, 256 [259 ff.] = NJW 1988, 2040 [2041] = VersR 1988, 683); Entschluss zu einer vorsätzlichen Straftat (BGH NJW 2002, 1643 [1645]); Entschluss zum Kirchenaustritt (BGH NJW-RR 2006, 1645); Entschluss, nicht wieder zu heiraten, um sich den Unterhaltsanspruch gegen den früheren Ehegatten zu erhalten (BGH NJW 1983, 1548 [1551]); behördliche Willensbetätigung (BVerwG Buchholz 310 § 86 VwGO Anhang Beweislast Nr. 40); erstmaliges Behaupten eines späteren Nutzungsbeginns in zweiter Instanz (BVerwG NJW 1980, 252); wohl auch BGH NJW

ausgeschlossen. Aber auch hier ist Vorsicht geboten, die Rechtsprechung des Bundesgerichtshof ist vielfältig und nicht widerspruchsfrei, wie die zusammenfassende Darstellung des IX. ZS aus dem Jahr 1993<sup>121</sup> zeigt:

Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs soll es allerdings grundsätzlich keinen Anscheinsbeweis für individuelle Verhaltensweisen von Menschen in bestimmten Lebenslagen geben [...] Ob an dieser Auffassung, die im Schrifttum teilweise bekämpft wird (Lepa, Festschrift für Franz Merz S. 387, 399; Prütting, Karlsruher Forum 1989 S. 13; Walter ZZP 90, 270, 278 f), festzuhalten ist, bedarf hier keiner Entscheidung. Der Bundesgerichtshof hat diesen Rechtssatz schon in der Vergangenheit als eine Regel verstanden, die Ausnahmen zuläßt, und daher in einzelnen Entscheidungen persönliche Willensmomente aufgrund eines Anscheinsbeweises bejaht [...].

- (4) Bestehen gegen beide Unfallbeteiligte Anscheinsbeweise, so heben sie sich auf und es ist nach den allgemeinen Regeln Beweis zu führen.<sup>122</sup>

## 2. Die Erschütterung des Anscheinsbeweises

Erschüttert ist der Anscheinsbeweis, wenn die konkrete (in der Rechtsprechung und ihr folgend im Schrifttum regelmäßig »ernsthafte« genannte) Möglichkeit eines anderen als des erfahrungsgemäßen Geschehensablaufs besteht.<sup>123</sup> Die bloß abstrakte Möglichkeit einer anderen Ursache oder eines anderen Geschehensablaufs, z. B. die theoretische Möglichkeit eines Fahrspurwechsels<sup>124</sup>, genügt nicht, weil eine solche ja für die geforderte Typizität konstitutiv ist<sup>125</sup> – gäbe es keine solche abstrakte Möglichkeit, würde es sich ja im obigen Sinn um ein Erfahrungsgesetz handeln. Der Anscheinsbeweis kann auch erschüttert werden, wenn unstreitig oder vom Beweisgegner bewiesen ist, dass ein schädigendes Ereignis durch zwei verschiedene Ursachen mit jeweils typischen Geschehensabläufen herbeigeführt worden sein kann und jede für sich allein den Schaden verursacht haben kann; haftet der Beweisgegner in einem solchen Fall nur für eine der möglichen Ursachen, sind die Regeln über den Anscheinsbeweis nicht anwendbar.<sup>126</sup>

2005, 2395 (2398 unter II 4 für fehlenden Willen zur Eigennutzung einer Wohnung); zweifelnd BFH BFHE 156, 66 = BStBl. 1989 II S. 534; abl. JAUERNIG/HESS (Fn. 87) § 50 Rz. 22.

121 BGHZ 123, 311 = NJW 1993, 3259 = VersR 1994, 189.

122 OLG Dresden SP 2003, 304 für die Konkurrenz von Auffahrunfall und Linksabbiegen.

123 BGH LM § 286 (A) ZPO Nr. 2 = NJW 1952, 217 (nur Ls.); BGHZ 39, 103 = NJW 1963, 953; BGH NJW-RR 1986, 384 = DAR 1985, 316; NJW 1991, 230; 2013, 1092 Tz. 8; OLG München NJW-RR 2014, 601 (602).

124 Vgl. OLG Saarbrücken MDR 2006, 329.

125 HAINMÜLLER (Fn. 33) S. 174; LEPA (Fn. 3) 130; E. SCHNEIDER (Fn. 9) Rz. 342; DÖRR (Fn. 70) 1164 (unter II); GEIPEL (Fn. 9) S. 4 (unter II 7).

126 BGHZ 24, 308 (313) = WM 1957, 909; BGH NJW 1978, 2032 (2033); VersR 1995, 723 (724); BGHZ 160, 308 = NJW 2004, 3623 = VersR 2005, 272 (ec-Karten-Missbrauch).

Die Tatsachen, aus denen die konkrete Möglichkeit hergeleitet wird, müssen unstreitig<sup>127</sup>, offenkundig<sup>128</sup> oder nach Maßgabe des § 286 ZPO bewiesen<sup>129</sup> sein. Zweifel gehen zu Lasten dessen, gegen den der Anscheinsbeweis streitet.<sup>130</sup>

Einen Beweis des Gegenteils, also den (Haupt-)Beweis eines abweichenden Geschehensablaufs zur vollen Überzeugung des Gerichts,<sup>131</sup> braucht der Beweisgegner hierbei allerdings nicht zu führen,<sup>132</sup> weil sich beim Anscheinsbeweis ja nicht um eine gesetzliche Vermutung i. S. v. § 292 ZPO handelt<sup>133</sup>.

### Zusammenfassung

- (1) Die Anwendung des Anscheinsbeweises erfordert Zurückhaltung und äußerste Sorgfalt. Das bedeutet:
  - Der Sachverhalt, um dessen Beurteilung es geht, muss in seiner ganzen Breite ins Auge gefasst werden, eine Beschränkung auf das sog. Kerngeschehen ist unzulässig.
  - Der einem Anscheinsbeweis zugrundeliegende Erfahrungssatz bedarf einer überprüfbaren empirischen Grundlage.
- (2) Der Anscheinsbeweis ist ein Instrument der Beweiswürdigung, aber keine Beweisregel.
- (3) Die Darlegungs- und Feststellungslast für den typischen Geschehensablauf trägt, wer sich auf einen Anscheinsbeweis beruft; es kommt also nicht zu einer Beweislastumkehr. Der Anscheinsbeweis reduziert aber die Substantiierungslast – der Beweisführer kann sich auf den Vortrag der Vermutungsbasis, also etwa des Aufnahmefalls als solchem beschränken.

---

127 OLG Frankfurt a. M. NJW 2007, 87 (88); OLG München NJW-RR 2014, 601 (602).

128 KRAATZ (Fn. 2) S. 102.

129 BGHZ 2, 1 (5 f.); 6, 169 (170 f.); 8, 239 (240) = NJW 1953, 584 = VersR 1953, 117 (118); 17, 191 (196); BGH DAR 1953, 55; VersR 1954, 401 (402); NJW 1978, 2032 (2033); 1991, 230 (231); VersR 1995, 723 f.; OLG München NJW-RR 2014, 601 (602); Baumgärtel/Laumen/Prütting/LAUMEN (Fn. 3) § 12 Rz. 37 m. w. N.

130 BGH VersR 1959, 1034 (1036); OLG München NJW-RR 2014, 601 (602).

131 JAUERNIG/HESS (Fn. 89) § 50 Rz. 27; BGHZ 39, 103 = NJW 1963, 953 spricht insoweit ungenau von »Gegenbeweis« statt von »Gegenteilsbeweis«.

132 RGZ 69, 432 (434), anders dann aber erstaunlicherweise RGZ 148, 148 (150) und JW 1937, 2190 (2192); BGHZ 100, 31 (34) = NJW 1987, 2876; BGH VersR 1995, 723 f.; EGGERT (Fn. 73) Teil 4 Rz. 616; MüKo-ZPO/PRÜTTING (Fn. 32) § 286 Rz. 65; JÄCKEL (Fn. 4) Rz. 761; GEIPEL (Fn. 9) S. 4 (unter II 7).

133 RGZ 69, 432 (434).

- (4) Erschüttert ist der Anscheinsbeweis, wenn die konkrete Möglichkeit eines anderen als des erfahrungsgemäßen Geschehensablaufs besteht. Die Darlegungs- und Feststellungslast trägt der Prozessgegner.

Werden die dargestellten Grundsätze und Grenzen beachtet, kann festgestellt werden: Der gewohnheitsrechtlich anerkannte und für die Beweiswürdigung in der Praxis unentbehrliche Anscheinsbeweis ist bei sorgfältiger und regelgerechter Anwendung unbedenklich.





## Der Anscheinsbeweis in der Praxis

**Christian Janeczek**  
Rechtsanwalt, Dresden

Nachdem Herr Dr. Doukoff die theoretischen Grundlagen zum Anscheinsbeweis behandelt hat, möchte ich mich mit der Praxis des Anscheinsbeweises beschäftigen. Dabei möchte ich besonders auf die Unfallkonstellationen eingehen, bei denen regelmäßig eine Anwendung des Anscheinsbeweis in Betracht zu ziehen ist. Unter Berücksichtigung der Rechtsprechung soll dabei angesprochen werden, welche tatsächlichen Voraussetzungen für das Berufen auf den Anscheinsbeweis gegeben sein müssen.

### I. Typische Unfallkonstellationen mit Anscheinsbeweis

#### 1. Vorfahrtsverletzung

Kollidieren 2 Fahrzeuge im Bereich einer durch Verkehrszeichen geregelten Kreuzung oder Einmündung, spricht der Anscheinsbeweis für eine Verletzung der Wartepflicht desjenigen, der sich von der wartepflichtigen Richtung aus genähert hat. Sind Verkehrszeichen nicht vorhanden, spricht der Anschein zulasten desjenigen, der sich von links genähert hat.

Damit müssen 2 Voraussetzungen erfüllt sein für denjenigen, der sich auf den Anscheinsbeweis beruft. Er muss nachweisen können sich von der bevorrechtigten Fahrtrichtung aus genähert zu haben und dass sich der Unfall innerhalb des sog. Kreuzungsvierecks ereignet hat.

Gerade Letzteres ist häufig dann nicht gegeben, wenn der Vorfahrtsberechtigte in dem Versuch eine Kollision zu vermeiden, dem wartepflichtigen Fahrzeug ausweicht und es dann, entweder außerhalb des Kreuzungsvierecks oder zu gar keiner direkten Kollision der Fahrzeuge kommt. Dann kommen die Grundsätze des Anscheinsbeweises nicht zum Tragen. So hat das OLG München (16.09.2005 zu AZ 10 U 2787/05) entschieden, dass es an einer konstitutiven Voraussetzung des Anscheinsbeweises mangelt, wenn eine Berührung zwischen dem Vorfahrtsberechtigten und dem wartepflichtigen Fahrzeug nicht stattgefunden hat.

Welchen Umfang hat der Anscheinsbeweis bei der Vorfahrtsverletzung? Nicht selten nachzulesen ist, dass bei einer Vorfahrtsverletzung der Anscheinsbeweis für ein »Alleinverschulden« des Wartepflichtigen spricht. Dies ist missverständlich und falsch. Missverständlich deshalb, weil Kraftfahrzeugführer bzw. Halter nicht nur aus (Allein)-Verschulden haften, sondern auch die Betriebsgefahr zu berücksichtigen ist. Falsch deshalb, weil der Erfahrungssatz nur beschreibt, dass der Wartepflichtige sich falsch verhalten hat. Ein Erfahrungssatz dahingehend, dass der Vorfahrtsberechtigte sich vollumfänglich richtig verhalten hat, existiert nicht. Erst recht gibt es keinen Erfahrungssatz, dass der Unfall für den Vorfahrtsberechtigten unvermeidbar war. Im Rahmen der Haftungsabwägung wird jedoch festgestellt werden können, dass ohne weitere bewiesene Tatsachen lediglich das Verschulden des Wartepflichtigen feststeht und zumindest bei durch Verkehrszeichen geregelten Kreuzungen und Einmündungen die Betriebsgefahr hinter dem Verschulden des Wartepflichtigen zurücktritt.

Zunehmend werden, da sie den Verkehrsfluss begünstigen sollen, Kreisverkehre eingerichtet. Dies führt freilich auch zu einer Zunahme von Unfallkonstellationen zwischen Fahrzeugen, die bereits im Kreisverkehr befindlich sind, und Fahrzeugen, die in den Kreisverkehr einfahren wollen. Hier stellt sich nun die Frage, ob die Regeln zum Anscheinsbeweis, die für das Vorfahrtsrecht entwickelt worden sind, auch im Kreisverkehr Anwendung finden können. Sehr ausführlich und überzeugend hat sich hiermit das Landgericht Saarbrücken (Aktenzeichen 13 S 196/13 vom 28.03.2014) beschäftigt. Es hat mitgeteilt, dass im Grundsatz auch für die Vorfahrtsverletzung im Kreisverkehr der Anscheinsbeweis zulasten desjenigen spricht, der an der Stelle, wo sich der Unfall ereignet hat, in den Kreisverkehr einfahren wollte. Denn auch dann, wenn mit sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten in einen Kreisverkehr eingefahren werden kann, wird man der Lebenserfahrung nach davon ausgehen können, dass derjenige, der sich bereits im Kreisverkehr fahrend der Unfallstelle genähert hat, früher in den Kreisverkehr eingefahren sein wird. Anders kann dies der Fall sein, wenn zwei Einmündungen des Kreisverkehrs so dicht nebeneinander liegen, dass eben nicht mehr die allgemeine Lebenserfahrung dafür spricht, dass ein Fahrzeug früher als das andere in den Kreisverkehr hineingefahren sein muss. Dies ist etwa dann der Fall, wenn es sich zum einen um einen engen Kreisverkehr handelt und zum anderen die jeweiligen Straßen nicht im rechten Winkel zum Kreisverkehr münden, sondern z.B. jeweilig sehr spitz zueinander. Dann ist nämlich die Strecke, die derjenige zurückgelegt hat, der sich im Kreisverkehr bereits befunden haben soll, so kurz, dass allein schon ein geringer Geschwindigkeitsunterschied dafür sorgt, dass durchaus beide Verkehrsteilnehmer zugleich in den Kreisverkehr hineingefahren sein können.

## 2. Auffahrunfall

Wer auffährt hat Schuld bzw. wenn es hinten knallt, gibt es vorne Geld.

Fährt ein Fahrzeug auf ein davor fahrendes oder stehendes Fahrzeug auf, spricht der Anscheinsbeweis gegen den Auffahrenden.

Welche Voraussetzungen müssen gegeben sein? Feststehen muss dafür, dass das Fahrzeug, auf welches aufgefahren wurde, zuvor gestanden oder sich in

Vorwärtsrichtung bewegt haben muss. Ist streitig, ob das vordere Fahrzeug kollisionsverursachend rückwärts gefahren ist, ist der Anscheinsbeweis bereits nicht anzuwenden (OLG Hamm, 15.04.2010 AZ 6 U 205/10). Weiterhin muss feststehen, dass das davor fahrende Fahrzeug so lange vorweg gefahren ist, dass für den Nachfolgenden ausreichend Zeit verblieb, sich auf dieses Fahrzeug einzustellen.

Ist jedoch streitig und nicht aufklärbar, ob unmittelbar zuvor ein Fahrstreifenwechsel des Vorausfahrenden vorlag, so findet der Anscheinsbeweis keine Anwendung. Hierzu hat sich bereits das Kammergericht mit Urteil vom 26.08.2004 zu Aktenzeichen 12 U 195/03 geäußert und entschieden:

*»Der Beweis des ersten Anscheins gegen den Auffahrenden setzt voraus, dass beide Fahrzeuge unstrittig oder erwiesenermaßen solange in einer Spur hintereinander gefahren sind, dass sich beide Fahrzeugführer auf die vorangegangenen Fahrbewegungen hätten einstellen können. Damit muss derjenige, der sich auf einen Anscheinsbeweis wegen eines Auffahrunfalles berufen möchte, nicht nur darlegen, dass das hinter ihm fahrende Fahrzeug auf ihn aufgefahren ist. Er muss zudem darlegen, dass er bereits solange vor dem Hintermann hergefahren ist, dass dieser sich auf den davor Fahrenden einstellen konnte.«*

Dies muss noch nicht allein dann gegeben sein, wenn im Moment der Kollision beide Fahrzeuge längsachsenparallel gefahren sind. Darum spricht kein Erfahrungssatz allein anhand der Tatsache, dass mit einer großen Überdeckung das dahinter fahrende Fahrzeug auf das davor fahrende Fahrzeug aufgefahren ist, dafür, dass der Hintermann einen Fahrfehler begangen hat. Denn ein Fahrstreifenwechsel des Vordermannes im räumlichen und zeitlichen Zusammenhang kann nicht mit der notwendigen Sicherheit für die Annahme eines Anscheinsbeweises ausgeschlossen werden. Damit ist der Anscheinsbeweis bereits dann nicht anwendbar, wenn die ernsthafte Möglichkeit besteht, dass derjenige, auf den aufgefahren worden ist, zuvor einen Fahrstreifenwechsel vollführt hat.

Als fehlerhaft sehe ich die Entscheidung des Kammergerichts Berlin vom 20.11.2013 zu Aktenzeichen 22 U 72/13 an, wonach es nicht zu der notwendigen Schilderung eines typischen Lebenssachverhalts durch den Vorausfahrenden für die Annahme eines Anscheinsbeweises gehören würde, dass die Fahrzeuge bereits schon längere Zeit hintereinander hergefahren sind. Denn mit der Behauptung des Vorliegens eines Anscheinsbeweises ist das Berufen auf einen allgemeinen Erfahrungssatz verbunden. Insbesondere im innerstädtischen Verkehr entspricht es jedoch keinem typischen Geschehensablauf, dass wenn ein Fahrzeug auf das andere auffährt, allein daraus geschlossen werden kann, dass der Nachfolgende zu schnell, unaufmerksam oder zu dicht aufgefahren ist. Denn ein Großteil vergleichbarer Auffahrunfälle beruht darauf, dass ein Fahrzeug z.B. in den Sicherheitsabstand in eines daneben liegenden Fahrstreifen hineingefahren ist. Sind also mehr als ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung gegeben, so muss auch feststehen, dass zuvor der Auffahrende die Gelegenheit hatte, einen entsprechenden Sicherheitsabstand einzuhalten. Nur dann kann

ein Erfahrungssatz dafür sprechen, dass der Auffahrende eben schuldhaft z.B. unaufmerksam oder mit zu geringem Abstand das Unfallereignis verursacht hat.

Steht jedoch fest, dass zwei Fahrzeuge bereits ausreichend lang hintereinander hergefahren sind, so spricht zulasten des Auffahrenden dann der Anscheinsbeweis. Gegen ihn spricht dann, dass er entweder zu schnell, mit unzureichendem Sicherheitsabstand oder unaufmerksam gefahren ist. Dann kann der Auffahrende den gegen ihn sprechenden Beweis nur erschüttern oder ausräumen, wenn er Umstände darlegt und beweist, die die ernsthafte Möglichkeit eines anderen, atypischen Geschehensablaufs ergeben. Erschüttert ist dieser Anscheinsbeweis unter anderem dann, wenn der Auffahrende nachweist, dass der Vorausfahrende unter Verstoß gegen § 4 Abs. 1 Satz 2 StVO ohne zwingenden Grund plötzlich stark gebremst hat (OLG München Urteil vom 14.02.2014 zu Aktenzeichen 10 U 3074/13).

Jedenfalls mit einem ruckartigen Stehenbleiben muss der Hintermann nicht ohne weiteres rechnen (BGH NJW 1987, Seite 1075), etwa durch ein Abwürgen des Motors mit sofortigem Stillstand des Fahrzeuges. Er kann seinen Abstand so einrichten, dass er bei einer plötzlichen Gefahrenbremsung des Vordermannes anhalten kann. Mit einer weiteren Verkürzung des Bremsweges muss er nicht rechnen.

### 3. Kettenauffahrkonstellationen

Nicht selten ergibt sich die Konstellation, dass an einem Auffahrunfall mehr als zwei Fahrzeuge beteiligt sind. Ist dies der Fall, wird allgemein von einem Kettenauffahrunfall gesprochen.

In der am häufigsten anzutreffenden Konstellation von drei beteiligten Fahrzeugen wird es so sein, dass das vorderste Fahrzeug einen Schaden im Heckbereich hat, das mittlere Fahrzeug einen Schaden im Frontbereich und im Heckbereich und das dritte Fahrzeug einen Schaden allein im Frontbereich.

Steht bei einer solchen Konstellation fest, dass alle drei Fahrzeuge bereits längere Zeit in einer Fahrtrichtung gefahren sind, so wird zunächst einmal die Situation für das Vorderste der drei Fahrzeuge am einfachsten sein. Er wird sich auf einen Anscheinsbeweis zulasten des mittleren Fahrzeuges berufen können. Doch was gilt im Verhältnis des mittleren zum hinteren Fahrzeug? Leicht ist es, wenn feststeht, dass das mittlere Fahrzeug erst vom hintersten Fahrzeug auf das vorderste Fahrzeug aufgeschoben worden ist. Steht dies fest, so spricht zulasten des Dritten der Anscheinsbeweis. Er ist eintrittspflichtig für den vollumfänglichen Schaden des mittleren Fahrzeuges und ebenso für den Heckschaden des Vordermannes.

Komplizierter wird bereits die Situation dann, wenn unstreitig oder erwiesen ist, dass das mittlere Fahrzeug bereits vor dem Aufprall des Hintermannes auf das davor fahrende Fahrzeug aufgefahren ist. Klar ist, dass der Vordermann vom mittleren Fahrzeug vollumfänglichen Schadensersatz verlangen kann und sich diesbezüglich auf einen Anscheinsbeweis berufen kann. Doch was gilt für den Dritten?

Werden obige Grundsätze, insbesondere der angesprochenen Rechtsprechung des BGH (NJW 1987, Seite 1085) beachtet, wonach der Hintermann mit einem abruptem ruckartigen Anhalten nicht rechnen muss, so kann sich der Mittlere hinsichtlich

seines Heckschadens nicht auf einen Anscheinsbeweis zulasten des letzten Fahrzeuges berufen. Allein die Tatsache, dass das mittlere Fahrzeug auf das davor fahrende Fahrzeug aufgefahren ist, lässt zum Ergebnis führen, dass für das letzte Fahrzeug kein Erfahrungssatz mehr spricht, dass hier ein Verschulden in Form von zu dichtem Auffahren, Unaufmerksamkeit oder zu hoher Geschwindigkeit vorliegt. Anders, als dies zum Teil in der Rechtsprechung angetroffen wird (z. B. Kammergericht DAR 1995, Seite 482), kann in einer solchen Situation nicht angenommen werden, dass der Auffahrende erst beweisen muss, dass durch das davor vorhandene Auffahren der Bremsweg in relevanter Weise verkürzt worden ist. Ist dies nicht aufklärbar, so stellt trotzdem das davor vorhandene Auffahren bereits eine ernsthafte Möglichkeit dar, die gegen den Erfahrungssatz des Hintermannes spricht, sodass der Anscheinsbeweis erschüttert ist. Dies wiederum bedeutet, dass der Hintermann für den Heckschaden des mittleren Fahrzeuges zu 50% verantwortlich ist, genauso wie der Mittlere den Frontschaden des Hintermannes zu 50% zu ersetzen haben wird. Diesbezüglich sind nämlich lediglich die jeweiligen Betriebsgefahren gegeneinander abzuwägen.

Die dritte und zumindest in der Rechtsprechung am häufigsten anzutreffende Konstellation ist die, dass streitig ist und nicht aufgeklärt werden kann, in welcher Reihenfolge die Fahrzeuge kollidiert sind.

Auch hier kann sich der Vordermann auf einen Anscheinsbeweis zulasten des Mittleren berufen. Da nicht feststeht, dass der Dritte zunächst auf den Zweiten aufgefahren ist und diesen auf den Vordermann aufgeschoben hat, ist der Dritte nicht für den Frontschaden des mittleren Fahrzeuges verantwortlich. Zugleich spricht jedoch gegen ihn noch der Anscheinsbeweis für ein eigenes Auffahren auf das Heck des Fahrzeuges, sodass der Mittlere den Heckschaden vom Hintermann ersetzt verlangen kann, während der Hintermann keinen Schadensersatzanspruch gegen den Mittleren besitzen wird.

Denn im Unterschied zum obigen mittleren Fall steht gerade nicht fest, dass der Mittlere zunächst auf den Vordermann aufgefahren ist, sodass der Anscheinsbeweis gegen den Dritten auch nicht erschüttert sein kann, da es insoweit an erwiesenen Tatsachen mangelt.

#### 4. Fahrstreifenwechsel

§ 7 Abs. 5 StVO sieht vor, dass ein Fahrstreifenwechsel nur dann durchgeführt werden darf, wenn die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Der Gesetzgeber sieht hier für den Fahrstreifenwechsler gesteigerte Sorgfaltspflichten vor. Auch hier kommt die Rechtsprechung zu dem Ergebnis, dass wenn es im räumlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einem Fahrstreifenwechsel zu einer Kollision gekommen ist, der Anschein gegen denjenigen spricht, der fahrstreifenwechselwillig war. Diesbezüglich spricht derjenige Anscheinsbeweis gegen ihn, dass er nicht die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen hat.

## 5. Linksabbieger und Überholer

Eine der häufigsten im Straßenverkehr streitigen Unfallkonstellationen ergibt sich, wenn ein Linksabbieger mit einem Überholer kollidiert. Der Überholer behauptet regelmäßig in solchen Situationen, dass der Linksabbieger nicht geblinkt habe, sich nicht in Richtung der Fahrbahnmitte hin eingeordnet habe und auch nicht zuvor seine Geschwindigkeit reduziert habe. Der Linksabbieger wiederum behauptet in solchen Konstellationen genau das Gegenteil zu haben. Zudem hat er natürlich auch vor dem Absetzen zur Fahrbahnmitte hin den rückwärtigen Verkehr beachtet und natürlich vor dem Einschlagen des Lenkrades auch nochmals im Rahmen seiner sogenannten doppelten Rückschaupflicht einen Schulterblick durchgeführt. Trotzdem ist es sodann zur Kollision gekommen. Was gilt, wenn die jeweiligen Behauptungen nicht aufklärbar sind?

In der Rechtsprechung ist in einer solchen Konstellation sehr häufig nachzulesen, dass, wenn es im unmittelbaren räumlichen und zeitlichen Zusammenhang mit dem Linksabbiegen zu einer Kollision mit einem links überholenden Fahrzeug kommt, der Beweis des ersten Anscheins für eine Sorgfaltspflichtverletzung des Linksabbiegers spreche. Nicht überzeugend ist dies, wenn beispielsweise das Kammergericht Berlin in seinem Beschluss vom 13.08.2009 zu Aktenzeichen 2 U 223/08 diesen Anscheinsbeweis damit begründet, dass er »Folge der besonderen Gefährlichkeit des Linksabbiegens« sei. Insoweit ist es zumindest nicht nachvollziehbar, warum ein Linksabbiegen gefährlicher sein soll, als ein Überholen. Dagegen spricht nämlich, dass das Überholen grundsätzlich mit einer höheren Geschwindigkeit einhergeht und damit per se gefährlich erscheint. So hat beispielsweise das OLG Dresden (Aktenzeichen 7 U 1159/12) bei einer Haftungsabwägung der Betriebsgefahren zwischen einem Überholenden und einem Überholten, bei welchen ein Verschulden jeweils nicht feststellbar war, die Betriebsgefahr des Überholenden mit 65% gegenüber 35% des Überholten bewertet, da es sich bei dem Überholvorgang um einen besonders gefährlichen Verkehrsvorgang handeln würde.

Trotzdem bin auch ich der Auffassung, dass, wenn in einer solchen Konstellation weitere Aufklärungen nicht möglich sind, der Anscheinsbeweis zulasten des Linksabbiegers spricht. Diesbezüglich meine ich, dass in einer solchen Konstellation ein allgemeiner Erfahrungssatz dahingehend spricht, dass jedenfalls der Linksabbieger im Moment des Einschlagens des Lenkrades zuvor eben nicht nochmals noch einmal oder nochmals den rückwärtigen Verkehr beobachtet und insbesondere einen Schulterblick durchgeführt hat, da er dann ansonsten den Überholenden hätte wahrnehmen und das Einschlagen des Lenkrades unterlassen können. Somit spricht in einer solchen Konstellation der Beweis des ersten Anscheins gegen den Linksabbieger dahingehend, dass er seiner doppelten Rückschaupflicht nicht nachgekommen ist.

Ist Weiteres nicht aufklärbar, so steht zulasten des Linksabbiegers das Verschulden fest, während zulasten des Überholers lediglich die Betriebsgefahr mitwirkt und der angesichts des streitigen Sachverhalts auch nicht seine Unvermeidbarkeit beweisen

können wird. Da es sich bei dem Überholvorgang mit obiger Entscheidung des OLG Dresden um einen besonders gefährlichen Fahrvorgang handelt, bin ich auch in einer solchen Konstellation der Auffassung, dass hinter dem Verschulden des Linksabbiegers die Betriebsgefahr regelmäßig nicht zurücktreten wird. Anders kann dies meines Erachtens aussehen, wenn der Linksabbieger nicht in eine Einmündung, sondern in ein Grundstück abzubiegen beabsichtigte. Hier trifft den Linksabbieger über die allgemeinen Sorgfaltspflichten des § 9 Abs. 1 StVO die besondere Sorgfaltspflicht des § 9 Abs. 5 StVO. Das Abbiegen in ein Grundstück ist gefährlicher als das Linksabbiegen in eine Einmündung, da der nachfolgende Verkehr weniger damit rechnet. Dann kann das Verschulden so überwiegend sein, dass dahinter die Betriebsgefahr des Überholenden zurücktritt.

Kein Anscheinsbeweis spricht jedoch zulasten des Überholers.

## 6. Rückwärtsfahren

Grundsätzlich gilt der Anscheinsbeweis auch zulasten desjenigen, der im Zusammenhang mit einer Kollision rückwärts gefahren ist. Auch hier sieht § 9 Abs. 5 StVO vor, dass beim Rückwärtsfahren der Rückwärtsfahrende die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auszuschließen hat. Zu seinen Lasten spricht somit, dass er die ihm obliegende größtmögliche Sorgfalt nicht hat walten lassen.

Um den Anscheinsbeweis anwenden zu können, ist es insoweit ausreichend, wenn feststeht, dass es im räumlichen und zeitlichen Zusammenhang mit dem Rückwärtsfahren zur Kollision gekommen ist. Nahezu schon Standard ist dabei die Konstellation, dass etwa zwei Fahrzeuge aus gegenüberliegenden Parkbuchten rückwärts herausgefahren und sodann kollidiert sind. Im Regelfall beruft sich in einer solchen Situation mindestens ein Verkehrsteilnehmer darauf, dass er im Moment der Kollision bereits gestanden habe. Richtigerweise wird diese Darlegung außerhalb des Landgerichtbezirks Saarbrücken als unerheblich angesehen. In konsequenter Beständigkeit ist das Landgericht Saarbrücken (z. B. Urteil vom 19.10.2012 zu Aktenzeichen 13 S 122/12) der Auffassung, dass der Anscheinsbeweis zulasten des rückwärts Ausparkenden voraussetzt, dass unstreitig oder erwiesen ist, dass der Rückwärtsfahrende im Moment der Kollision noch rückwärts gefahren ist. Das Landgericht begründet seine Entscheidung im Wesentlichen damit, dass keine typische Lebenserfahrung für einen Verkehrsverstoß spricht, wenn der Rückwärtsfahrende vor der Kollision noch zum Stehen gekommen ist. Es bestünde insoweit die ernsthafte Möglichkeit, dass der Rückwärtsfahrende in Erfüllung seiner Verkehrspflichten rechtzeitig angehalten hat. Unabhängig von der gesondert zu beantwortenden Frage, ob die Verkehrsregeln der StVO insgesamt direkt oder nur mittelbar Anwendung finden, spricht der Anscheinsbeweis gegen den Zurücksetzenden auch dann, wenn der Zurücksetzende zum Kollisionszeitpunkt bereits zum Stehen gekommen ist, gleichwohl aber ein enger zeitlicher und räumlicher Zusammenhang mit dem Zurücksetzen gegeben ist. Denn die mit einer Rückwärtsfahrt typischerweise verbundenen Gefahren, die dem Fahrzeugführer die besonderen Sorgfaltspflichten der StVO auferlegen, enden eben nicht zugleich mit dem Stillstand des Fahrzeuges. Im Übrigen hinge in obiger

Konstellation die Haftungsverteilung von dem Zufall ab, dass eine der Parteien im Moment der Kollision gerade noch zum Stehen gekommen ist (OLG Hamm, Urteil vom 11.09.2012 zu Aktenzeichen 19 U 32/12).

## 7. Türöffnerunfälle

Auch sehr häufig in der Praxis sind Unfälle im Zusammenhang mit dem Öffnen einer Tür zu beobachten. Das Öffnen der Tür in den Bereich des fließenden Verkehrs hinein ist besonders gefährlich, sodass auch hier der Gesetzgeber gemäß § 14 StVO von demjenigen, der die Tür öffnet, abverlangt, dass er die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auszuschließen hat. Wird beim Ein- oder Aussteigen ein anderer Verkehrsteilnehmer geschädigt, so spricht der Beweis des ersten Anscheins für eine fahrlässige Sorgfaltpflichtverletzung des Ein- bzw. Aussteigenden (z. B. Kammergericht NZV 2008, Seite 245).

Dabei beginnt das Aussteigen mit dem Öffnen der Tür und endet frühestens mit dem vollumfänglichen Schließen der Tür.

Auf diesen Anscheinsbeweis kann sich der Vorbeifahrende stets dann berufen, wenn eine Tür des Kraftfahrzeuges im Moment der Kollision geöffnet war. Das alleinige Berufen auf die Nichteinhaltung eines ausreichenden Seitenabstands ist nicht ausreichend, um den Anscheinsbeweis eines zumindest mitwirkenden Verschuldens zu entkräften. Selbst wenn eine Abstandsunterschreitung feststeht, ist der Anscheinsbeweis nicht widerlegt. Die Abstandsunterschreitung kann gegebenenfalls zu einer Mithaftung führen.

Insoweit obliegt es nach der Rechtsprechung dem Aussteigenden, dass er vor dem Öffnen der Tür sich zunächst über rückwärtigen Verkehr vergewissert und sodann zum Ausschluss der Möglichkeit des Übersehens weiteren Verkehrs die Tür zunächst einen kleinen Spalt von maximal 10 cm öffnet um durch diesen Spalt den rückwärtigen Verkehr zu beobachten. Hier wird man zu dem Spalt noch die Breite der Tür, die regelmäßig ca. 10 cm beträgt, mit hinzuzurechnen haben. Dies wiederum führt dazu, dass erst dann der Anscheinsbeweis widerlegt sein kann, wenn der Aussteigende nachweisen kann, dass der Vorbeifahrende mit einem seitlichen Abstand von unter 20 cm an diesem Fahrzeug vorbeigefahren ist.

Darüber hinaus ist eine Widerlegung des Anscheinsbeweises noch denkbar, wenn der Ein- bzw. Aussteigende beweisen kann, dass die Tür solange geöffnet war, dass sich der nachfolgende Verkehr auf die entsprechend geöffnete Tür einstellen konnte. Dies wird im Regelfall nur selten möglich sein und im Übrigen dann wiederum die Frage aufwerfen, warum die Tür überhaupt so lange geöffnet war. Bereits Letzteres könnte dann wiederum zu einem Verstoß gegen § 14 StVO führen, da zum Ausschluss der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auch gehört, die Zeit des Ein- bzw. Aussteigens und damit die Zeit der Türöffnung auf ein minimales Zeitmaß zu begrenzen.



### **8. Einfahrt in den fließenden Verkehr**

Regelmäßig spricht auch der Anscheinsbeweis zulasten desjenigen, der sich im räumlichen und zeitlichen Zusammenhang mit der Einfahrt in den fließenden Verkehr aus einem Grundstück oder einem anderen Straßenteil hineinbewegt hat. Hier spricht der Anschein dafür, dass der Einfahrende nicht die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer i.S.d. § 10 StVO ausgeschlossen hat. Dieser Anscheinsbeweis beschränkt sich dabei nicht nur auf den unmittelbaren Bereich z.B. der Grundstückseinfahrt oder des anderen Straßenteils im Verhältnis zur Straße, sondern gilt solange fort, wie sich der Einfahrende noch nicht vollumfänglich in den fließenden Verkehr begeben hat. Je höher die zulässige Höchstgeschwindigkeit bzw. die im Zeitpunkt der Kollision gefahrene Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs war, desto weiter muss sich der Einfahrende von seinem Einfahrtort entfernt befinden, damit der entsprechende Anscheinsbeweis nicht mehr gegen ihn spricht. Im innerstädtischen Verkehr bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird hier eine Strecke von mindestens 30 Metern anzunehmen sein. Kann also der sich im fließenden Verkehr Befindliche beweisen oder ist unstreitig, dass sich der Unfall innerhalb einer Strecke von 30 Metern, nachdem der Einfahrende eingefahren ist, ereignet hat, wird er sich insoweit auf den Anscheinsbeweis berufen können.

## **II. Zusammentreffen von Anscheinsbeweisen**

Rechtlich besondere Schwierigkeiten werfen immer wieder Konstellationen auf, in denen beide Verkehrsteilnehmer für sich in Anspruch nehmen, dass gegen den jeweilig anderen ein Anscheinsbeweis sprechen würde. Mit diesen soll sich im Folgenden auseinander gesetzt werden.

### **1. Auffahrunfall und Fahrstreifenwechsel**

Die häufigste Konstellation, in denen der sich zwei Verkehrsteilnehmer jeweilig auf einen Anscheinsbeweis zulasten des Unfallgegners berufen, ist diejenige des Auffahrens gegen auf den Fahrstreifenwechsler. Bei einem Auffahrunfall, dem ein Fahrstreifenwechsel des Vordermannes und anschließendes Bremsen vorausgehen, ist die Ansicht weit verbreitet, dass zunächst gegen den Auffahrenden der Beweis des ersten Anscheins spreche. Dieser Beweis des ersten Anscheins soll erst durch den Nachweis eines im engen zeitlichen und räumlichen Zusammenhang stehenden Fahrspurwechsels des Vorausfahrenden widerlegt sein. Erst dann soll sich der Anscheinsbeweis umkehren zulasten desjenigen, der den Fahrstreifen gewechselt hat.

Dies halte ich jedoch für falsch. Denn der Anscheinsbeweis zulasten des Auffahrenden setzt ja gerade voraus, dass dieser die Möglichkeit hatte, sich durch seine Fahrweise auf das davor fahrende Fahrzeug einzustellen. Es muss also für die Anwendung des Anscheinsbeweises zulasten des Auffahrenden feststehen, dass das davor fahrende Fahrzeug so lange vor dem Auffahrenden hergefahren ist, dass der

Auffahrende sich hierauf einstellen konnte. Ist dies jedoch nicht erwiesen, so existiert eben keine Lebenserfahrung, die dafür spricht, dass der Auffahrende sich schuldhaft verhalten hat. Kann also derjenige, auf den das Fahrzeug aufgefahren ist, nicht beweisen, dass er sich bereits längere Zeit vor diesem befunden hat, so wird er sich nicht auf den Anscheinsbeweis berufen können. Berufte sich damit der Auffahrende auf einen vorangegangenen Fahrstreifenwechsel desjenigen, auf den er aufgefahren ist, ist zu seinen Lasten der Anscheinsbeweis nicht anzuwenden, solange nicht feststeht, dass er genügend Zeit hatte, sich auf das davor fahrende Fahrzeug einzustellen.

Lässt sich diesbezüglich nichts aufklären, wird es zu einer Haftungsverteilung unter Berücksichtigung der jeweiligen Betriebsgefahren kommen müssen.

## **2. Auffahren und Verletzung der Wartepflicht**

Auch berufen sich Unfallgegner nicht selten jeweilig auf einen Anscheinsbeweis zulasten des Unfallgegners, wenn ein Vorfahrtsberechtigter auf ein anderes Fahrzeug auffährt, welches sich zuvor aus einer wartepflichtigen Straße auf die Vorfahrtsstraße begeben hat. Derjenige, der beispielsweise nach rechts auf eine Vorfahrtsstraße aufgefahren ist, wird sich im Moment des Auffahrens des Vorfahrtsberechtigten darauf berufen, dass er sich bereits vollumfänglich in den fließenden Verkehr hineinbewegt hat und eine Wartepflichtverletzung nicht vorliegt, sondern ein alleiniger Auffahrunfall des Vorfahrtsberechtigten. Der Vorfahrtsberechtigte wiederum wird sich in einer solchen Konstellation darauf berufen, dass der Wartepflichtige sein Vorfahrtsrecht missachtet hat und er keine Gelegenheit mehr hatte, sich auf die Wartepflichtverletzung des Rechtsabbiegers einzustellen.

Im Regelfall werden sich solche Unfallkonstellationen außerhalb des eigentlichen Kreuzungs- oder Einmündungsvierecks ereignen. Darum spricht dann zumindest nicht der Anscheinsbeweis für eine Vorfahrtsverletzung im klassischen Sinne, welche obig angesprochen worden ist. Diesbezüglich ist dann jedoch z.B. der Rechtsprechung des Brandenburgischen Oberlandesgerichts (Urteil vom 08.03.2007 zu Aktenzeichen 12 U 173/06) beizupflichten. Die Wartepflicht des § 8 Abs. 2 StVO gilt nämlich nicht nur für die eigentliche Kreuzungsfläche, sondern darüber hinaus bis zur vollständigen Einordnung des Wartepflichtigen auf der vorfahrtsberechtigten Straße bzw. bis die auf der Vorfahrtsstraße allgemein eingehaltene Geschwindigkeit erreicht wird oder der Wartepflichtige sich bereits in stabiler Geradeausfahrt befindet.

Je näher sich das Auffahren zur entsprechenden Einmündung ereignet hat, desto eher ist dann von einer Vorfahrtsverletzung auszugehen. Die Frage, bis zu welcher Entfernung ein Anscheinsbeweis zulasten des Wartepflichtigen sprechen kann, hängt dann wiederum – ähnlich wie bei den Konstellationen des Einfahrens in den fließenden Verkehr – davon ab, wie hoch die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt. Im innerstädtischen Bereich wird man eine Entfernung von maximal 30 Metern annehmen können, da jedenfalls bei einer größeren Entfernung durchaus die ernsthafte Möglichkeit besteht, dass sich der Wartepflichtige bereits in den fließenden Verkehr eingeordnet hat, da wiederum eine solche Strecke ausreicht, um auf ortstypische Geschwindigkeit zu beschleunigen. Im außerörtlichen Bereich, wo höhere

Geschwindigkeiten zulässig sind, wird die entsprechende Entfernung wiederum größer sein müssen. Im Ergebnis wird sich also der Vorfahrtsberechtigten auf einen Anscheinsbeweis zulasten des Wartepflichtigen berufen können, wenn feststeht, dass sich der Unfall in einer so geringen Entfernung von der Einmündung ereignet hat, dass der Wartepflichtige noch nicht auf die ortstypische Geschwindigkeit beschleunigt haben kann. Dann spricht zulasten des Vorfahrtsberechtigten auch nicht der Anscheinsbeweis, da gerade nicht feststeht, dass er sich auf die Fahrweise des davor Fahrenden bereits hätte einstellen können.

Steht wiederum fest, dass das Einfahren des Wartepflichtigen bereits abgeschlossen war und er auf ortsübliche Geschwindigkeit beschleunigt hat, wird zulasten des auffahrenden ursprünglich Vorfahrtsberechtigten der Anscheinsbeweis sprechen. Ist wiederum gar nicht aufklärbar, in welcher Entfernung sich das Auffahren ereignet hat und ist es sowohl möglich, dass sich der Wartepflichtige noch nicht in den fließenden Verkehr eingeordnet hat, als auch, dass er dies bereits getan hat, wird keine der beiden Unfallparteien sich auf einen Anscheinsbeweis zulasten des Gegners berufen können, sodass dann wiederum lediglich die Abwägung der Betriebsgefahren verbleibt.

### **3. Fahrstreifenwechsel nach rechts und Anfahrender**

Gerade bei mehrspurigen Fahrstreifen für eine Fahrtrichtung im innerstädtischen Verkehr ist nicht selten die Konstellation anzutreffen, dass der Anfahrende zwar den rückwärtigen Verkehr beobachtet hat und erkennt, dass im linken Fahrstreifen Fahrzeuge vorhanden sind, im rechten jedoch nicht, und sich sodann entschließt anzufahren, während im gleichen Zeitraum ein Fahrzeug vom linken Fahrstreifen in den rechten wechselt. Dann ereignet sich eine Unfallkonstellation im räumlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einem Fahrstreifenwechsel des fließenden Verkehrs und einem Anfahren vom Fahrbahnrand. Der Anfahrende wird sich auf eine Verletzung der größtmöglichen Sorgfaltspflichten gemäß § 7 Abs. 5 StVO zulasten des Fahrstreifenwechslers berufen, während dieser sich auf die besonderen Sorgfaltspflichten des § 10 StVO zulasten des Anfahrenden berufen wird. Grundsätzlich könnte man auch in dieser Situation auf die Idee kommen, dass der gegen beide sprechende Anscheinsbeweis dazu führen würde, dass z.B. eine hälftige Haftungsverteilung anzunehmen wäre. In dieser Konstellation gilt es jedoch, den Schutzzweck der Norm zu beachten. Während § 10 StVO zulasten des Anfahrenden den fließenden Verkehr schützt, dient der Schutzzweck des § 7 Abs. 5 StVO nicht dem ruhenden Verkehr und damit auch nicht dem Schutz desjenigen, der beabsichtigt, sich aus dem ruhenden Verkehr in den fließenden Verkehr zu begeben. Damit kann sich der Anfahrende nicht auf einen vermeintlichen Verkehrsverstoß des im fließenden Verkehr befindlichen Fahrstreifenwechslers berufen, sodass im Ergebnis allein zulasten des Anfahrenden der Anscheinsbeweis spricht, was im Regelfall zu einer Alleinhaftung des Anfahrenden führen wird. Im Ergebnis muss also der Anfahrende damit rechnen, dass ein im linken Fahrstreifen befindlicher Verkehrsteilnehmer in den rechten Fahrstreifen wechselt. Er darf nicht darauf vertrauen, dass der rechte Fahrstreifen frei

bleibt. Dies hat meiner Meinung nach auch zu gelten, wenn es sich statt eines Anfahrens um einen von rechts kommenden Wartepflichtigen handelt, der nach rechts abbiegen möchte. Meiner Auffassung nach fehlerhaft hat das Landgericht Hamburg (Urteil vom 14.11.2003 zu Aktenzeichen 331 S 114/02) in einer solchen Konstellation die Auffassung vertreten, dass eine hälftige Haftungsverteilung anzunehmen ist. Es meint, dass sich ein wartepflichtiger Einbieger ohne besonderen Grund grundsätzlich nicht darauf einstellen muss, dass ein Benutzer der vorfahrtsberechtigten Straße, der einen bestimmten Fahrstreifen einhält, seinen Fahrstreifen wechseln wird. Dies halte ich für falsch. Das Vorfahrtsrecht erstreckt sich über die gesamte Fahrbahnbreite. Wer im linken Fahrstreifen fährt, besitzt damit auch ein Vorfahrtsrecht gegenüber einem von rechts kommenden Einbieger, wenn er beabsichtigt, in den rechten Fahrstreifen zu wechseln. Der Einbieger muss sich darum auch darauf einstellen, dass ein vorfahrtsberechtigtes Fahrzeug den Fahrstreifen wechseln wird, sodass zulasten des Wartepflichtigen der alleinige Anscheinsbeweis spricht.

#### **4. Rückwärtsfahrt des Vorfahrtsberechtigten**

Wie sind Konstellationen zu bewerten, in denen es zu einem Verkehrsunfall im Kreuzungsbereich kommt, jedoch mit der Besonderheit, dass der Vorfahrtsberechtigte rückwärts gefahren ist? Gegen den Wartepflichtigen kann in einer solchen Konstellation der Anscheinsbeweis für eine Vorfahrtsverletzung sprechen, gegenüber dem Vorfahrtsberechtigten wiederum der Anscheinsbeweis gegen den Rückwärtsfahrenden. Dabei ist anzunehmen, dass grundsätzlich für das Vorfahrtsrecht nicht entscheidend ist, in welche Fahrtrichtung sich der Vorfahrtsberechtigte der Kreuzung oder Einmündung nähert. Er bleibt auch als Rückwärtsfahrender vorfahrtsberechtigt. Zugleich treffen ihn jedoch auch die besonderen Sorgfaltspflichten beim Rückwärtsfahren, da hiervon auch der sich seitlich nähernde Verkehr (Grundstück oder Einmündung) geschützt wird. Steht Weiteres nicht fest, wird also zulasten beider Verkehrsteilnehmer der Anschein eines schuldhaften Verhaltens sprechen. Dabei geht die Rechtsprechung in einer solchen Konstellation nahezu durchgängig davon aus, dass denjenigen, der die Wartepflicht verletzt hat, der höhere Haftungsanteil treffen wird, wenngleich eine Alleinhaftung des Wartepflichtigen nicht in Betracht kommen wird. Das OLG Köln (Urteil vom 15.12.1992 zu Aktenzeichen 13 U 162/93) kam in einer solchen Konstellation zu einer Haftungsverteilung von 60% zu 40%, wobei es zulasten des Wartepflichtigen zu beachten hatte, dass sich dieser rückwärts aus einem Grundstück näherte. Diese Haftungsbeurteilung kann ich nicht ganz teilen, da im dortigen Fall beide Verkehrsteilnehmer rückwärts gefahren sind und zudem ein Rückwärtsfahrender aus einem Grundstück herausgefahren ist. In einer solchen Konstellation sehe ich bei diesem einen höheren Haftungsanteil als 60%. Das Amtsgericht Erfurt (Urteil vom 01.04.1996 zu Aktenzeichen 26 C 4459/95) nahm eine Haftungsbeurteilung von 70% zu 30% bei einem Rückwärtsfahrenden gegenüber einem aus dem Grundstück Herausfahrenden an. Das Amtsgericht Wismar (Urteil vom 12.01.2005 zu Aktenzeichen 12 C 507/04) kam bei einer Konstellation in einer nicht durch Verkehrszeichen geregelten Kreuzung dazu, dass

der von rechts kommende Rückwärtsfahrer lediglich zu 20% gegenüber dem von links Kommenden haften soll.

**Fazit:**

Dem Anscheinsbeweis kommt in der Praxis eine sehr große Bedeutung zu, da streitige Unfallabläufe häufig nicht ausreichend aufklärbar sind. Seine Anwendung kann dann dazu dienen, einen Sachverhalt, soweit er festgestellt werden konnte, rechtlich richtig zu würdigen, um so gerechte Ergebnisse zu erreichen. Es muss jedoch dabei darauf geachtet werden, dass dieser Sachverhalt auch eine ausreichende Grundlage darstellen kann, um nach der allgemeinen Lebenserfahrung den Schluss auf einen typischen Geschehensablauf ziehen zu können. Eine restriktive Handhabung ist daher geboten. Die Erschütterung des Anscheinsbeweises setzt voraus, dass die ernsthafte Möglichkeit eines anderen Geschehensablaufes dargelegt und bewiesen werden muss. Eine tatsächliche Widerlegung des typischen Geschehensablaufes im Sinne eines »Gegenbeweises« ist nicht erforderlich.



## Die Grenzen des Anscheinsbeweises im Verkehrsrecht

**Dr. jur. Ulrich Staab**

**Rechtsanwalt, Direktor, Bereichsleiter Schaden Komposit, R+V Allgemeine  
Versicherung AG, Wiesbaden**

### 1. Einleitung

Der Anscheinsbeweis erlaubt es, bei typischen Geschehensabläufen aufgrund allgemeiner Erfahrungssätze auf einen ursächlichen Zusammenhang oder ein schuldhaftes Verhalten zu schließen, ohne dass im konkreten Fall die Ursache bzw. das Verschulden festgestellt ist.<sup>1</sup> Der Anscheinsbeweis kommt also in Betracht, wenn ein Sachverhalt feststeht, bei dem der behauptete ursächliche Zusammenhang und/oder das Verschulden typischerweise gegeben sind.<sup>2</sup> Im Wege des Anscheinsbeweises kann so auch von einem bestimmten eingetretenen Erfolg auf dessen Ursache geschlossen werden.<sup>3</sup> Es muss ein Geschehensablauf feststehen, der so sehr das Gepräge des Gewöhnlichen und Üblichen trägt, dass die besonderen individuellen Umstände in ihrer Bedeutung zurücktreten.<sup>4</sup> Steht fest, dass eine bestimmte Ausgangssituation typischerweise zu einem bestimmten Geschehensablauf führt oder dass eine bestimmte Folge typischerweise auf einem bestimmten Geschehensablauf beruht, braucht also nicht bewiesen zu werden, dass es auch im konkreten Einzelfall zu diesem Ablauf gekommen ist, wenn es keine konkreten Anhaltspunkte für einen andere Verlauf gibt.<sup>5</sup>

- 
- 1 Vgl. Lepa, Beweiserleichterungen im Haftpflichtrecht, NZV 1992, 129 ff., der die Entwicklung des Anscheinsbeweises seit der Rechtsprechung des Reichsgerichts nachzeichnet. Grundsätzlich zum Anscheinsbeweis auch: Metz, Der Anscheinsbeweis im Straßenverkehrsrecht, NJW 2008, 2806 ff.; v. Pentz, Neuere Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zum Anscheinsbeweis im Verkehrsrecht, ZfS 2012, 64 ff. und 124 ff.; Geipel, Der Anscheinsbeweis unter besonderer Berücksichtigung des Verkehrsrechts, NZV 2015, 1 ff.; Schröder, Der Anscheinsbeweis im Verkehrsrecht, SVR 2015, 19 ff.
  - 2 Vgl. z.B. BGH vom 14.12.1993 – VI ZR 271/92, NJW 1994, 945 = VersR 1994, 324.
  - 3 Vgl. BGH vom 19.1.2010 – VI ZR 33/09, NZV 2010, 1072 = VersR 2010, 392 = R+V 2010, 172.
  - 4 So z.B. BGH 25. 5. 2011 – IV ZR 151/09, NZV 2011, 486 = VersR 2011, 1390.
  - 5 Beck'scher Online-Kommentar, ZPO, Hrsg.: Vorwerk/Wolf, Bearbeiter: Bacher, § 284 Rn 94.

Diese **Grundsätze aus der BGH-Rechtsprechung** geben das **Prüfungsschema** vor, anhand dessen geprüft werden kann, ob ein Anscheinsbeweis in Betracht kommt:

- Es muss erstens eine Ursache oder eine Kausalität oder eine Folge oder ein Verschulden behauptet werden, deren tatsächliches Vorhandensein aber bestritten und beweisbedürftig ist.
- Es muss zweitens ein allgemeiner Erfahrungssatz zu typischen Geschehensabläufen bestehen. Für diese typischen Geschehensabläufe muss gerade hinsichtlich ihrer Ursache oder des Kausalzusammenhangs oder ihrer Folge oder des den Geschehensablauf in Gang setzenden Verschuldens im Allgemeinen klar sein, was tatsächlich passiert ist. Wenn also einmal (ausnahmsweise) unklar bleibt, was hinsichtlich eines dieser Aspekte tatsächlich geschehen ist, muss die allgemeine Lebenserfahrung gleichsam das Wort erheben und sagen: »Es kann nur so gewesen sein.«
- Und drittens muss der tatsächlich zu beurteilende Sachverhalt dem typischen Geschehensablauf so sehr entsprechen, ihm so ähnlich sein, dass auch hier die allgemeine Lebenserfahrung spricht: »Hier muss es ebenfalls so gewesen sein.«

**Ohne Typizitätsgrundlage gibt es keinen Anscheinsbeweis.** Die allgemeine Erfahrung, dass es bestimmte typische Situationen gebe (also solche, deren Merkmale bezeichnend, charakteristisch, eigen, eigentümlich, kennzeichnend, spezifisch, unverkennbar, unverwechselbar, (bildungssprachlich) repräsentativ, signifikant, symptomatisch sind), muss tragfähig sein.<sup>6</sup> Der Anscheinsbeweis stellt kein besonderes Beweismittel dar, sondern ist lediglich der konsequente Einsatz von Sätzen der allgemeinen Lebenserfahrung im Rahmen der freien Beweiswürdigung.<sup>7</sup> Eine solche allgemeine Lebenserfahrung muss allerdings feststehen; sie darf nicht nur die individuelle und nicht allgemein geteilte Lebenserfahrung eines einzelnen Richters sein.<sup>8</sup> Steht zur richterlichen Überzeugung ein Sachverhalt fest, der nach den Regeln des Lebens und nach der Erfahrung vom Üblichen und Gewöhnlichen typisch für einen bestimmten Geschehensablauf – für die bestimmte Ursache einer bestimmten Wirkung oder umgekehrt oder für ein bestimmtes Fehlverhalten – ist, so vermittelt diese Typizität die richterliche Überzeugung auch im zu entscheidenden Einzelfall.<sup>9</sup> Typizität in diesem Sinne bedeutet nicht, dass der angenommene Geschehensablauf bei den in Betracht gezogenen Fallgestaltungen notwendigerweise immer vorliegt,

6 Vgl. v. Pentz ZfS 2012, 64, 65.

7 BGH vom 17.6.1997 – X ZR 119/94 NJW 98, 79; vom 5.10.2004 – XI ZR 210/03, NJW 2004, 3623, 3624.

8 Ein Fall, in dem sich der BGH nicht von dem Vorhandensein einer allgemeinen Lebenserfahrung überzeugen konnte: BGH vom 19.3.1996 – VI ZR 380/94, NZV 1996, 277 = NJW 1996, 1828.

9 BGH vom 19.3.1996 – VI ZR 380/94, NJW 96, 1828; 87, 1944; vom 17.2.1988 – IV a ZR 277/86, NJW-RR 88, 789, 790; Weber NJW 86, 2670; Lepa NZV 92, 129 m. w. N.



wohl aber, dass die Wahrscheinlichkeit, einen solchen Geschehensablauf vor sich zu haben, sehr groß ist.<sup>10</sup>

Eine allgemeine und tragfähige **Lebenserfahrung** drückt sich vor allen Dingen in **Schutzgesetzen und Unfallverhütungsvorschriften** aus, die gerade geschaffen worden sind, um Schäden in typischen gefährlichen Situationen zu vermeiden. Deswegen ist in der Rechtsprechung des BGH anerkannt, dass bei der Verletzung von Schutzgesetzen sowie von Unfallverhütungsvorschriften grundsätzlich der Anscheinsbeweis dafür spricht, dass der Verstoß für den Schadenseintritt ursächlich war, sofern sich gerade diejenige Gefahr verwirklicht hat, der das Schutzgesetz oder die Unfallverhütungsvorschrift entgegenwirken soll.<sup>11</sup> Für **Verkehrssicherungspflichten** gilt das Gleiche. Der Anscheinsbeweis ist grundsätzlich auch bei der Verletzung von Verkehrssicherungspflichten geboten, wenn sich in dem Schadensfall gerade diejenige Gefahr verwirklicht, der durch die Auferlegung bestimmter Verhaltenspflichten begegnet werden soll.<sup>12</sup>

Die Grenzen des – ohnehin zurückhaltend anzuwendenden<sup>13</sup> – Anscheinsbeweises sind damit abgesteckt:

- Es gibt überhaupt keinen allgemeinen Erfahrungssatz, es gibt also schon ganz allgemein keinen typischen Geschehensablauf.
- Die konkrete tatsächliche Situation weicht wesentlich von dem typischen Geschehensablauf ab.
- Es ist mehr oder anderes hinsichtlich der konkreten tatsächlichen Situation unklar/streitig, als nur deren Ursache oder deren Kausalverlauf oder deren Folge oder die Frage, ob sie durch schuldhaftes Handeln in Gang gesetzt wurde.

Wichtige Einzelfälle, in denen sich diese Grenzziehungen auswirken, werden im Folgenden dargestellt.

## 2. Mitverschulden

Der Anscheinsbeweis ist grundsätzlich immer anwendbar, wenn es um typische Geschehensabläufe geht. Solche Geschehensabläufe gibt es im Schadensersatzrecht, wenn es um den Haftungsgrund und die Schadenhöhe geht. Beides hängt auch davon ab, in wieweit der Geschädigte bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat (§ 254 Abs. 1 BGB) oder es unterlassen hat, den Schaden abzuwenden und zu mindern (§ 254 Abs. 2 S. 1 BGB). Auch dort gibt es typische Geschehensabläufe. Der Anscheinsbeweis kommt also nicht nur zu Lasten des Schädigers, sondern auch zu Lasten des Geschädigten in Betracht.<sup>14</sup>

10 BGH vom 5.11.1996 – VI ZR 343/95, NJW 1997, 528, 529.

11 Z.B. BGH vom 14.12.1993 – VI ZR 271/92, NJW 1994, 945 = VersR 1994, 324.

12 Vgl. z.B. BGH vom 14. 12. 1993 – VI ZR 271/92, NJW 1994, 945 = VersR 1994, 324.

13 Lepa NZV 1992, 129, 130.

14 BGH vom 1. 4. 1980 – VI ZR 40/79, NJW 1980, 2125.

Im Straßenverkehr gibt es »klassische« gesetzliche Pflichten, die vor Verletzungen schützen oder jedenfalls das Ausmaß von Verletzungen begrenzen sollen: Die Gurtpflicht (§ 21 a Abs. 1 S. 1 StVO) und die Helmpflicht (§ 21 a Abs. 2 S. 2 StVO).

#### a) Verstoß gegen die Gurtpflicht

Der BGH hat 1980 zu Verkehrsunfällen mit Verstoß gegen die Gurtpflicht<sup>15</sup> entschieden, dass der Schadensersatzanspruch eines Kraftfahrzeuginsassen, der sich nicht angegurtet hatte, nach § 254 BGB nur hinsichtlich derjenigen Ersatzansprüche gemindert werden darf, für die das **Nichtangurten ursächlich** war. Der Richter darf jedoch hinsichtlich der einzelnen Verletzungen eine einheitliche Quote auswerfen.<sup>16</sup> Bei dem Mitschuldeinwand, der auf den Verstoß gegen § 21 a StVO gestützt wird, muss der für den Unfall Verantwortliche nicht nur beweisen, dass der Verletzte in der Tat nicht angeschnallt war, sondern er hat auch zu beweisen, dass dieses Versäumnis die Verletzungen – ganz oder doch zum Teil – verursacht hat.<sup>17</sup> Insoweit verbleibende Zweifel gehen, wie immer beim Einwand des Mitverschuldens, auch hier zu Lasten des Haftpflichtigen. 1980 war unstrittig, dass der Verletzte nicht angeschnallt war. Der BGH bejahte die grundsätzliche Möglichkeit, in dieser Situation den Anscheinsbeweis dafür heranzuziehen, dass dieser Pflichtverstoß ursächlich insb. für die erlittenen Gesichtsverletzungen gewesen sei. Allerdings war streitig, ob der verletzte Beifahrer während des Unfalls durch die Windschutzscheibe geschleudert worden war. Ein solcher Ablauf könnte, auch weil der angeschnallte Fahrer deutlich geringere Verletzungen erlitten hatte, nach Ansicht des BGH für einen Anscheinsbeweis zu Lasten des Verletzten sprechen. Ob es aber tatsächlich zu einem »Flug durch die Windschutzscheibe« gekommen war, hatte der Tatrichter noch nicht ausreichend aufgeklärt, weswegen der Rechtsstreit an das Instanzgericht zurückverwiesen wurde.

Der BGH hat 1980 auch schon entschieden, was geschieht, wenn der Verletzte einwendet, er hätte sich auch bei einem angelegten Sicherheitsgurt, also ohne Verstoß gegen die Gurtpflicht, ebenso schwer verletzt. Wenn sich dieser Einwand tatsächlich nicht beweisen lässt, handelt es sich nicht um Zweifel hinsichtlich des Mitverschuldens, die dem Schädiger zur Last fallen. Vielmehr macht der Verletzte geltend, ihm dürfe sein mitwirkendes Verschulden deshalb nicht nach § 254 BGB angerechnet werden, weil er auch dann, wäre er dem Gebot des § 21 a StVO nachgekommen, in ähnlich schwerer Weise verletzt worden wäre.<sup>18</sup> Die Beweislast beim **Einwand des »rechtmäßigen Alternativverhaltens«** trägt derjenige, der sich darauf beruft.<sup>19</sup>

15 Vgl. zur Anscheinsbeweis bei Verstoß gegen die Gurtpflicht Weber, Nachweis der Kausalität zwischen Nichtanschnallen des Kraftfahrzeuginsassen und dessen Verletzungen, NJW 1986, 2667 ff.

16 BGH vom 1.4.1980 – VI ZR 40/79, NJW 1980, 2125.

17 BGH vom 20.3.1979 – VI ZR 152/78, BGHZ 74, 25, 33 = NJW 1979, 1363.

18 BGH vom 1.4.1980 – VI ZR 40/79, NJW 1980, 2125.

19 Münchener Kommentar zum BGB, 6. Auflage 2012; Bearbeiter: Oetker; § 249 BGB Rn. 224.

Ebenso sieht dies das **OLG Karlsruhe**:<sup>20</sup> Die Beweislast dafür, dass das Nichtangeschnalltsein für die tatsächlich eingetretenen Verletzungsfolgen ursächlich war, trägt der Schädiger. Ihm können unter bestimmten Voraussetzungen Erleichterungen nach den Regeln des Anscheinsbeweises zugute kommen. Die Behauptung des Verletzten, bei angelegtem Gurt wären, wenn nicht dieselben, so doch andere Verletzungen in vergleichbarer Schwere entstanden, führt zu dessen Beweislast. Denn mit diesem Vortrag macht der Verletzte geltend, das mitwirkende Verschulden an den konkret eingetretenen Verletzungen dürfe deshalb nach den Grundsätzen der §§ 254, 242 BGB nicht berücksichtigt werden, weil auch dann, wenn das Gebot des § 21a StVO befolgt worden, im konkreten Falle mindestens ebenso schwere Verletzungen entstanden wären.

**1990** hat der **BGH** dann entschieden, dass bei bestimmten typischen Gruppen von Unfallverletzungen ein Anscheinsbeweis dafür bejaht werden kann, dass ein verletzter Pkw-Insasse den **Sicherheitsgurt nicht benutzt** hat.<sup>21</sup> Demjenigen, der einen Kraftfahrzeugunfall verursacht hat, kann für seine Behauptung, der verletzte Kraftfahrzeuginsasse sei nicht angeschnallt gewesen, nur dann ein Anscheinsbeweis zugute kommen, wenn sich aufgrund allgemeiner Erfahrungssätze der Schluss aufdrängt, dass die erlittenen Verletzungen bei der Art und Weise des Zusammenstoßes nur darauf zurückgeführt werden können, dass der Pkw-Insasse nicht angeschnallt war. Nach Ansicht des BGH sprach für einen Anscheinsbeweis, dass der vom Landgericht herangezogene Sachverständige dargelegt hatte, nach Kollisionsart und -schwere wäre die Luxationsfraktur des Verletzten am rechten Hüftgelenk mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht entstanden, wenn er zur Unfallzeit den Sicherheitsgurt getragen hätte. Und ein weiterer Sachverständiger hatte zusätzlich das Verletzungsmuster des Verletzten als atypisch für einen angegurteten Pkw-Insassen bei Frontalkollision bezeichnet.

Ebenso sah es **1991** das **OLG Zweibrücken**: Demjenigen, der einen Kfz-Unfall verursacht, könne für seine Behauptung, der verletzte Kfz-Insasse sei nicht angeschnallt gewesen, nur dann ein Anscheinsbeweis zugute kommen, wenn sich aufgrund allgemeiner Erfahrungssätze der Schluss aufdränge, dass die erlittenen Verletzungen bei der Art und Weise des Zusammenstoßes nur darauf zurückgeführt werden könnten, dass der Verletzte nicht angeschnallt gewesen sei.<sup>22</sup>

Das **OLG Hamm** geht **1996** davon aus, dass bei einem Kfz-Insassen, der nicht angeschnallt ist und bei einem Unfall Verletzungen erleidet, vor denen der Gurt allgemein schützen soll, der Beweis des ersten Anscheins für den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Nichtanlegen des Gurts und den eingetretenen Verletzungen spricht.<sup>23</sup> Denn – so das OLG Hamm – in der Rechtsprechung ist anerkannt, dass bei

20 OLG Karlsruhe NZV 1989, 470 unter Hinweis auf die BGH-Rechtsprechung und m.w.N.

21 BGH vom 3.7.1990 – VI ZR 239/89, NJW 1991, 230 = NZV 1990, 386.

22 OLG Zweibrücken R+S 1993, 53; der BGH hat die Revision durch Beschl. v. 13.10.1992 – VI ZR 359/91 – nicht angenommen.

23 OLG Hamm NZV 1998, 155 ff.

einem Verstoß gegen die Anschnallpflicht die Grundsätze des Beweises vom ersten Anschein herangezogen werden können. Die Vorschriften über die Anschnallpflicht sollen die Kfz-Insassen vor der Gefahr schwerer Körperverletzungen bei Unfällen schützen. Ähnlich wie bei einem Verstoß gegen konkret gefasste Unfallverhütungsvorschriften spricht deshalb nach dem ersten Anschein eine Vermutung dafür, dass es bei Beachtung der Schutzvorschrift nicht zu den schweren Verletzungen gekommen wäre, wenn sich in dem Unfall gerade die Gefahr verwirklicht hat, deren Eintritt die Vorschrift verhindern sollte. Die Anwendung des Anscheinsbeweises ist ebenfalls bei dem typischen Ablauf einer Frontalkollision gerechtfertigt. Auch der Umstand, dass zwei andere Insassen, die beide angeschnallt waren, praktisch unverletzt geblieben sind, während der verletzte Kläger und der Zeuge S, die beide nicht angeschnallt waren, schwere Verletzungen erlitten haben, legt für das OLG Hamm die Vermutung nahe, dass bei Anlegen des Sicherheitsgurtes die Verletzungen des Klägers vermieden worden wären. Folgenden Geschehensablauf bewertete das OLG Hamm in diesem Sinne als typisch und geeignet für den Anscheinsbeweis: Abkommen des Wohnmobils von der Fahrbahn und Frontalanstoß gegen den Baum, wobei nur Schäden an der Front des Kfz entstanden sind und der Fahrgastraum im Wesentlichen unverändert geblieben ist. Die »Begrifflichkeit« des OLG Hamm ist allerdings zumindest unglücklich: Ein Anscheinsbeweis begründet keine (widerlegbare) Vermutung, sondern die volle Überzeugung des Gerichts, obwohl die genauen Einzelheiten des Geschehens nicht festgestellt werden können.<sup>24</sup>

Das **LG Frankfurt** urteilte **2004**, dass der Anscheinsbeweis für einen nicht angelegten Sicherheitsgurt spricht, wenn der Verletzte **aus dem Fahrzeug geschleudert** wird.<sup>25</sup> Der Anscheinsbeweis könne dann nicht dadurch entkräftet werden, dass ein Verletzungsbild vorgetragen werde, das auch durch einen angelegten Sicherheitsgurt verursacht worden sein könne. Demjenigen, der einen Kraftfahrzeugunfall verursacht hat, bzw. der hierfür in Anspruch genommenen Versicherung, kann dann der Anscheinsbeweis zu Gute kommen für die Behauptung, der verletzte Kraftfahrzeuginsasse sei nicht angeschnallt gewesen, wenn sich auf Grund eines allgemeinen Erfahrungssatzes der Schluss aufdrängt, dass der erlittene Schaden bei der Art und Weise des Verkehrsunfalls einzig darauf zurückgeführt werden kann, dass der Beifahrer nicht angeschnallt war. Im zu entscheidenden Fall bejahte dies das LG Frankfurt aufgrund folgender Überlegungen: Es stellt einen typischen Lebenssachverhalt dar, dass ein Beifahrer, der bei einem Verkehrsunfall mit Überschlag aus dem Kfz herausgeschleudert wird, nicht angeschnallt gewesen ist. Dies entspricht der allgemeinen Lebenserfahrung, weil es den Normalfall darstellt, dass ein angeschnallter Beifahrer bei einem Unfall von dem Gurt in dem Auto gehalten wird. Hingegen besteht zwischen dem Unterbleiben des Anschnallens und dem Verlassen des Autos ein dem Regelfall entsprechender Ursachenzusammenhang, der dem Üblichen und

24 Vgl. z.B. BGH vom 19.3.1996 – VI ZR 380/94, NJW 96, 1828; vom 17.2.1988 – IV a ZR 277/86, NJW-RR 88, 789, 79.

25 LG Frankfurt NZV 2005, 524.

Gewöhnlichen entspricht. Dies umso mehr, wenn – wie im zu entscheidenden Fall – der eine Insasse bei dem Unfall aus dem Kfz geschleudert wird, während der andere Insasse beim selben Unfall nahezu unverletzt bleibt. Dem entsprechend hat auch der gerichtliche Sachverständige in seinem Gutachten ausgeführt, dass Fälle, in denen eine angeschnallte Person beim Unfall aus dem Auto befördert wird, extrem selten sind. Zwar kann der Sachverständige einen solchen Fall nicht mit letzter Sicherheit ausschließen, jedoch ist ein vollkommener Ausschluss der Möglichkeit auch gar nicht erforderlich. Es genügt für die Annahme eines Anscheinsbeweises bereits, wenn das fehlende Anschnallen beim Herausschleudern der Normalfall ist, und das Anliegen des Gurtes bei einem solchen Geschehen einen absoluten Ausnahmefall darstellt. Dies war nach der Einschätzung des Sachverständigen hier gegeben.

Auch das **OLG Koblenz** war schon 1991 davon ausgegangen, dass beim Herausschleudern der Anscheinsbeweis dafür sprechen kann, dass der Verletzte nicht angeschnallt war. Im zu entscheidenden Fall war der Anscheinsbeweis aufgrund der besonderen Umstände aber entkräftet.<sup>26</sup> Zwar sprachen für einen Anscheinsbeweis, dass die Verletzte als Pkw-Insassin tatsächlich nicht angeschnallt war, ihre nicht gurttypischen Unfallverletzungen. Nach dem konkreten Ablauf des Unfallgeschehens war es aber möglich, dass die Verletzte vor dem Herausschleudern aus dem angelegten Gurt herausgerutscht war. Das wertete das Gericht als die ernsthaft in Betracht kommende Möglichkeit eines anderweitigen Verlaufs, die einem Anscheinsbeweis entgegenstand.

Das **AG Halle-Saalkreis** beschreibt folgende Anzeichen, bei deren Vorliegen ein Anscheinsbeweis dafür spricht, dass der Insasse/Fahrer nicht angeschnallt war:<sup>27</sup> **Typische Indizien für einen Verstoß gegen die Anschnallpflicht** des § 21 a StVO sind eine punktförmige Einschlagstelle in der Frontscheibe, ein nach vorne umgebogenes Lenkrad, fehlende Kratz- und Schmelzspuren am Umlenkpunkt der Kunststoffgurtzunge sowie eine fehlende Arretierung des Gurtes.

Bei einem **erheblichen Seitenaufprall** lehnt das **OLG Hamm** aber einem Anscheinsbeweis zu Lasten des nicht angeschnallten Insassen ab:<sup>28</sup> Wird ein nicht angegurter Fahrzeuginsasse bei einem Unfall verletzt, so spricht der Beweis des ersten Anscheins dann nicht für die Ursächlichkeit des Nichtangeschnalltseins für die eingetretenen Verletzungen, wenn ein so starker seitlicher Aufprall des Fahrzeugs erfolgt ist, dass der vom Verletzten benutzte Teil der Fahrgastzelle erheblich deformiert wurde.

Das **OLG Naumburg** nimmt einen Anscheinsbeweis für die Ursächlichkeit zwischen Verstoß gegen die Gurtspflicht und eingetretenen Verletzungen bei **schweren**

26 OLG Koblenz NZV 1992, 278.

27 AG Halle-Saalkreis in SVR 2006, 308.

28 OLG Hamm NZV 1989, 76; der BGH hat die Revision der Beklagten durch Beschl. v. 18. 10. 1988 – VI ZR 327/87 – nicht angenommen. Zur Problematik des nicht angelegten Sicherheitsgurts vgl. auch Langscheidt, Schadensersatz und Sicherheitsgurt – Gedanken zum Mitverschuldenseinwand, NZV 1988, 7ff.

**Kollisionen** nicht an.<sup>29</sup> Denn das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts wirke sich je nach der Art des Unfalls und der dabei erlittenen Verletzungen nicht stets in gleicher Weise aus. Die Ursächlichkeit dieses Versäumnisses könne selbst innerhalb desselben Unfallgeschehens für das Ausmaß der eingetretenen Schäden verschieden sein.

Das **LG Stuttgart** fasst **2003** die Rechtsprechung zum Anscheinsbeweis für die Mitursächlichkeit des nicht angelegten Sicherheitsgurts für die Verletzung zusammen: Für die Mitursächlichkeit des Nichtangurtens spricht der Anscheinsbeweis, falls die Verletzungen durch einen Frontalzusammenstoß, einen Auffahrunfall oder durch Herausschleudern entstanden sind. Der Anscheinsbeweis entfällt aber bei schweren Frontalzusammenstößen, bei seitlichem Überschlagen des Fahrzeugs und (wie immer) dann, wenn sonst die ernsthafte Möglichkeit eines anderen Geschehensablaufs besteht.<sup>30</sup>

Die vorstehenden Entscheidungen zeigen auch, dass der Anscheinsbeweis vor allen Dingen in Betracht kommt, wenn andere Insassen deutlich leichter verletzt wurden. Dann spricht die Lebenserfahrung, der Anscheinsbeweis dafür, dass die schweren Verletzungen auf dem Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes beruhen.

#### **b) Verstoß gegen die Helmpflicht bei Motorrädern**

Bei Kopfverletzung und einem Verstoß gegen die Helmpflicht aus § 21 a Abs. 2 S. 1 StVO geht der **BGH** weiter als bei den Gurtunfällen. Erleidet nämlich ein Kraftradfahrer, der ohne Schutzhelm fährt, bei einem Unfall Kopfverletzungen, vor denen der Schutzhelm allgemein schützen soll, so spricht für den **BGH** der Beweis des ersten Anscheins für den ursächlichen Zusammenhang zwischen Nichtbenutzen des Helms und den eingetretenen Kopfverletzungen.<sup>31</sup> § 21a Abs. 2 S. 1 StVO ist eine Vorschrift, die dem Schutz des Kraftradfahrers gegen die insbesondere bei Stürzen vom Motorrad hohe Gefahr schwerer Kopfverletzungen dient. Ähnlich wie bei einem Verstoß gegen konkret gefasste Unfallverhütungsvorschriften spricht deshalb der erste Anschein dafür, dass es bei Beachtung der Schutzvorschrift nicht zu den schweren Verletzungen gekommen wäre, wenn sich in dem Unfall gerade die Gefahr verwirklicht hat, deren Eintritt die Vorschrift verhindern wollte. Der Sachgrund für die Beweiserleichterung besteht in solchen Fällen in erster Linie nicht darin, dass der Sachverhalt einem typischen Geschehensverlauf entspricht, der nach der Erfahrung des Lebens seinerseits auf eine bestimmte Ursache hinweist. Vielmehr sind solche Unfallverhütungs- und Schutzvorschriften ihrerseits Ausdruck einer Erfahrung über die Gefährlichkeit bestimmter Handlungsweisen und den Nutzen der vorgeschriebenen

29 OLG Naumburg MDR 2008, 1031; zur Haftungsabwägung bei nichtangelegtem Sicherheitsgurt und einer hohen Geschwindigkeit beim Zusammenstoß vgl. OLG Karlsruhe NZV 2010, 26 f., wonach die Haftungsabwägung trotz des Verstoßes gegen die Gurtpflicht zu einer vollen Haftung des Unfallgegners führen kann, wenn dieser sich grob verkehrswidrig verhalten hat und angeschnallte verletzte Insassen bei dem Unfall verstorben sind.

30 LG Stuttgart NZV 2004, 409.

31 BGH vom 25.1.1983 – VI ZR 92/81, NJW 1983, 1380.

Sicherheitsmaßnahme zur Abwehr dieser Gefahren. Die im Zusammenhang mit einem Verstoß gegen die Schutzvorschrift erlittenen Unfallverletzungen weisen dann darauf hin, dass sich eben diejenige Gefahr verwirklicht hat, vor der geschützt werden sollte. Nach den Feststellungen der Tatrichter lagen die im Ergebnis tödlichen Verletzungen des Motorradfahrers durch den Sturz vom Motorrad im Kopfbereich und deuteten darauf hin, dass sie durch den Anprall des ungeschützten Schädels auf den Erdboden hervorgerufen worden waren. Gerade gegen solche Verletzungen soll ein Helm schützen und sie verhindern oder wenigstens abmildern. Das reicht für den BGH aus, um den Beweis des ersten Anscheins für die Ursächlichkeit im Streitfall zu begründen.

Der Anscheinsbeweis zwischen Verstoß gegen die Helmpflicht und Kopfverletzungen kommt nach Ansicht des BGH bei Gesichtsverletzungen regelmäßig aber nicht zum Tragen.<sup>32</sup> Denn es besteht keine gesetzliche Pflicht, einen Integralhelm zu tragen, der auch das Gesicht schützt. Weil also die Helmpflicht nicht gerade vor Gesichtsverletzungen schützen soll, verwirklicht sich bei einer Gesichtsverletzung ohne Helm nicht die typische Gefährdung, der durch die Auferlegung der Helmpflicht nach § 21 a Abs. 2 S. 1 StVO begegnet werden soll.

### c) Sonstige Fälle nicht ausreichender Eigensicherung

Nicht ausreichende Eigensicherung, Mitverschulden bei der Entstehung des Schadens, kann aber nicht nur beim Sicherheitsgurt, sondern auch in anderen Fällen in den Anwendungsbereich des Anscheinsbeweises fallen. Als typische Lebensachverhalte sind in der Rechtsprechung anerkannt:

So spricht der Anscheinsbeweis für eine schuldhaft unzureichende Eigensicherung, wenn ein Fahrgast in einer Straßenbahn bei einer starken Bremsung vom Sitz rutscht.<sup>33</sup>

Das LG Bonn geht weiter und stellt fest, dass, wenn ein Fahrgast in einem Bus oder einer Bahn stürzt, der Anscheinsbeweis für eine unzureichende Eigensicherung des Fahrgastes spricht. Nicht maßgeblich dabei ist, ob der Fahrgast saß oder stand.<sup>34</sup> Denn der Fahrgast habe nach den Beförderungsbedingungen regelmäßig die Pflicht, sich ausreichend festzuhalten, und er müsse dabei auch mit Bremsmanövern rechnen.

Die Möglichkeit eines Anscheinsbeweises für ein Verschulden des stürzenden Fahrgasts bejaht grundsätzlich auch das OLG Düsseldorf, auch wenn es im konkreten Fall dann nicht mehr darauf ankam.<sup>35</sup>

32 BGH vom 9.9.2008 – VI ZR 279/06, NJW 2008, 3778, 3779; zu dem Helmfällen vgl. auch Scholten, Rechtsfragen rund um das Tragen eines Helms im Straßenverkehr, NJW 2012, 2993 ff.

33 LG München NZV 2006, 478.

34 LG Bonn ADAJUR Dok.Nr. 99780 = BeckRS 2012, 21227.

35 OLG Düsseldorf NJW-RR 1990, 1361.

Ebenso sieht es das OLG Frankfurt:<sup>36</sup> Kommt ein Fahrgast bei normaler Anfahrt des Linienbusses zu Fall, spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass der Sturz auf mangelnde Vorsicht des Fahrgastes zurückzuführen ist.<sup>37</sup>

### 3. Alkohol im Straßenverkehr

Bei Alkoholfahrten unterscheidet man zwischen dem **Beweis der Unfallursächlichkeit der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit** und dem **Beweis, dass die Alkoholisierung zu einer Fahruntüchtigkeit geführt hat**.<sup>38</sup> Für beide Fälle kann unter bestimmten Voraussetzungen auf den Anscheinsbeweis zurückgegriffen werden. Diese Fallkonstellationen sind vor allem im Versicherungsrecht relevant, wenn es um die Frage geht, ob aufgrund der Alkoholisierung des Verletzten der Versicherungsschutz bei einem Unfall eingeschränkt oder gar ausgeschlossen ist. Sie spielen aber auch bei der Haftungsabwägung bei Verkehrsunfällen eine Rolle.<sup>39</sup>

#### a) Unfallursächlichkeit der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit

In den Fällen, in denen eine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit festgestellt ist, spricht – so der **BGH** – der Beweis des ersten Anscheins für den Kausalzusammenhang zwischen Fahruntüchtigkeit und Unfall.<sup>40</sup> Der Anscheinsbeweis beruht dabei auf der Erfahrung, dass der Unfall üblicherweise auf der durch Alkoholbeeinträchtigung geschwächten Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit des Fahrers beruht.<sup>41</sup> Diese Erfahrung kommt aber dann nicht zum Tragen, wenn der Unfall in einer Verkehrslage und unter Umständen entstanden ist, die auch ein nüchterner Fahrer durchweg nicht meistern kann.<sup>42</sup>

Ein Fall des **OLG Hamm** verdeutlicht dies: Für das OLG Hamm stand fest, dass die Alkoholisierung des Klägers die eigentliche Unfallursache gewesen war. Denn aufgrund der Alkoholisierung war die Reaktionsfähigkeit des Klägers erheblich eingeschränkt. Deutlich wurde dies unter anderem dadurch, dass er ohne erkennbaren Bremsvorgang in den Pkw hineinfuhr. Der Sachverständige hatte ausgeführt, dass eine rechtzeitige Reaktion noch möglich gewesen wäre. Wegen der Alkoholisierung war der Kläger außer Stande rechtzeitig zu reagieren. Insbesondere war es ihm dadurch nicht mehr möglich, den Anforderungen des Sichtfahrbotes zu genügen.

36 OLG Frankfurt NZV 2011, 199.

37 Ebenso für den Sturz in Bussen OLG Frankfurt NZV 2013, 77; OLG Bremen NZV 2011, 540; OLG Naumburg NZV 2014, 356.

38 Vgl. z.B. Burmann in Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 23. Aufl. 2014, Einführung, Rn. 154.

39 Vgl. Hoffmann, Der Anscheinsbeweis aus Anlass von Trunkenheitsfahrten im Schadensersatzrecht, NZV 1997, 57 ff.

40 BGH vom 30.10.1985 – IVa ZR 10/84, NJW-RR 1986, 323; vom 21.1.1987 – IVa ZR 129/85, NJW 1987, 1826, 1827; vom 09.10.1991 – IV ZR 264/90, NZV 1992, 27; OLG Köln R+S 1993, 404.

41 Vgl. Lepa, NZV 1992, 129.

42 Vgl. OLG Saarbrücken VersR 2004, 621; OLG Köln VersR 2002, 1040 = DAR 2002, 358.



Der Unfall stellte sich somit als eine typische Folge der Wirkungen des Alkoholgenusses dar.<sup>43</sup>

**Der Anscheinsbeweis kann entkräftet werden.** Dafür müssen von demjenigen, gegen den der Anscheinsbeweis spricht, konkrete Tatsachen vorgetragen werden, die die naheliegende Möglichkeit ergeben, dass auch ein nüchterner Fahrer die Gefahrenlage bei Anwendung üblicher Aufmerksamkeit und Sorgfalt nicht gemeistert hätte.<sup>44</sup> Der Anscheinsbeweis ist – so das OLG Hamm in einem andere Fall – erschüttert, wenn Umstände vom alkoholisierten Fahrer nachgewiesen werden, aus denen sich die ernsthafte Möglichkeit eines abweichenden Geschehensablaufes ergibt. Es genügt dafür nicht, dass nur die rein theoretische, denkgesetzliche Möglichkeit eines abweichenden Geschehensablaufes gegeben ist. Denn eine solche Möglichkeit besteht praktisch immer. Es müssen vielmehr Umstände bewiesen werden, aus denen sich die ernsthafte Möglichkeit eines Geschehensablaufes ergibt, in dem die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit nicht kausal geworden ist.<sup>45</sup> So greift der Anscheinsbeweis nicht ein, wenn der alkoholisierte Autofahrer, der auf einer dem Schnellverkehr dienenden und bevorrechtigten Straße fährt, mit einem Radfahrer kollidiert, der bei Dunkelheit und überdies durch einen Pkw verdeckt aus einer Nebenstraße unter Missachtung des Haltegebots in die Hauptstraße eingefahren ist.<sup>46</sup> Der Anscheinsbeweis ist auch erschüttert, wenn der Verletzte auf enger Fahrbahn überraschend hinter einem links parkenden Kleinlaster hervorgetreten ist. Denn in dieser Situation hätte es auch bei einem nüchterner Fahrer zu einem Unfall kommen können.<sup>47</sup>

Für einen Anscheinsbeweis dahin, dass ein Begegnungszusammenstoß auf die Alkoholbeeinträchtigung eines der beteiligten Kraftfahrer zurückzuführen ist, bleibt regelmäßig kein Raum mehr, wenn auch der andere Fahrer alkoholisiert war.<sup>48</sup>

#### **b) Ursachenzusammenhang zwischen Alkoholisierung und Fahruntüchtigkeit**

Diese Rechtsprechung zum Anscheinsbeweis bei alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit gilt grundsätzlich, wenn die absolute Fahruntüchtigkeit wegen einer BAK von mindestens 1,1 ‰ vorliegt. Mit einer BAK von 1,1 ‰ ist die Fahruntüchtigkeit »festgestellt«. Im Bereich unterhalb der Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit bedarf die Fahruntüchtigkeit der individuellen Feststellung auf Grund von Ausfallerscheinungen oder eines festgestellten Fahrfehlers, der typischerweise durch Alkoholgenuss bedingt ist. Dabei darf nicht allein aus der Tatsache, dass der BAK-Wert über dem

43 OLG Hamm DAR 2000, 568 (L) = VersR 2000, 76.

44 OLG Frankfurt R+S 1991, 1007; OLG Koblenz R+S 1992, 34; OLG Saarbrücken ZfS 2006, 338.

45 OLG Hamm R+S 1998, 213.

46 BGH vom 7.12.1962 – VI ZR 86/62, VersR 1963, 357.

47 OLG Zweibrücken R+S 1994, 412 mit ausführlichen Hinweisen auf die Rechtsprechung des BGH; der BGH hat die Revision der Klägers durch Beschluss vom 1.3.94 – VI ZR 179/93 – nicht angenommen.

48 OLG Schleswig NZV 1991, 233.

gesetzlich Zulässigen liegt, mit einem Anscheinsbeweises auf die Fahruntüchtigkeit geschlossen werden.<sup>49</sup> Bei einem geringeren Grad alkoholischer Beeinflussung müssen vielmehr äußere Anzeichen für eine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit – Ausfallerscheinungen oder typischerweise alkoholbedingte Fahrfehler in einer Verkehrslage, die ein nüchterner Fahrer noch hätte meistern können – feststehen.<sup>50</sup> Steht aber fest, dass die vorhandene BAK eine Fahruntüchtigkeit verursachte, dann kann – wie bei der absoluten Fahruntüchtigkeit – der Anscheinsbeweis wieder für die Kausalität zwischen dieser Fahruntüchtigkeit und dem Unfall herangezogen werden.<sup>51</sup> Um im Bereich der relativen Fahruntüchtigkeit auszuschließen, dass ein alkoholbedingter Fahrfehler den Unfall herbeigeführt hat, genügt es – so das OLG Saarbrücken – nicht, dass der Fahrer beliebige andere, alkoholunabhängige Ursachen aufzeigt.<sup>52</sup> Vielmehr muss die Darlegung des Fahrers einen alkoholunabhängigen Geschehensverlauf plausibel erklären. Es muss – mit zunehmender Höhe des Blutalkoholgehalts gewichtigere – Anhaltspunkte dafür geben, dass die Erklärung des Unfallverlaufs nicht fern liegt, sondern eine denkbare Möglichkeit ist. Das OLG Saarbrücken hat daher in einem Fall, in dem der Fahrer mit einem Blutalkoholgehalt von 0,97‰ auf trockener Fahrbahn ins Schleudern geraten und mit einer Leitplanke kollidiert ist, die spätere Rechtfertigung mit einem die Fahrbahn kreuzenden Tier nicht für plausibel gehalten, weil er das erst längere Zeit nach dem Unfall als Erklärung angeboten hatte und sich sein konkretes Fahrverhalten nicht mit einem solchen Ereignis vereinbaren ließ.<sup>53</sup>

### c) Zusammenfassung der Regeln bei alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit

Für Unfälle, an denen alkoholisierte Fahrer beteiligt waren, gelten also folgende Regeln:

- Bei absoluter Fahruntüchtigkeit mit einer BAK ab 1,1 ‰ ist grundsätzlich nach der allgemeinen Lebenserfahrung davon auszugehen, dass der Alkohol den Fahrer konkret in seiner Fähigkeit, das Fahrzeug zu steuern, beeinträchtigt hat und dass ein alkoholbedingter Fahrfehler unfallursächlich geworden ist.
- Dieser Erfahrungssatz gilt nicht, wenn die konkrete Situation, in der es zum Unfall gekommen ist, auch von einem nüchternen Fahrer nicht hätte unfallfrei bewältigt werden können.
- Bei einer BAK unter 1,1 ‰ ist eine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit bewiesen, wenn entweder das Unfallgeschehen als solches nur mit einem

49 BGH vom 24.2.1988 – IV a ZR 193/86, 1988,17 = NJW 1988, 1846.

50 Vgl. Knerr in Geigel, Haftpflichtprozess, 26. Aufl. 2011, 37. Kapitel Rn. 51.

51 OLG Hamm R+S 1995, 373; NZV 2011, 293; ablehnend zum Anscheinsbeweis für die Kausalität der relativen Fahruntüchtigkeit für den Unfall aber noch OLG München NJW-RR 1987, 476.

52 OLG Saarbrücken NZV 2004, 530.

53 OLG Saarbrücken ZfS 2001, 214.

alkoholbedingten Fahrfehler erklärt werden kann oder es vor dem Unfall zu alkoholtypischen Fahrfehlern gekommen ist.

- Wenn die konkrete alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit festgestellt ist, spricht die allgemeine Lebenserfahrung dafür, dass sie auch unfallursächlich geworden ist.

#### 4. Kettenauffahr- und Massenunfälle<sup>54</sup>

Der Anscheinsbeweis gerät beim Kettenauffahr- und beim Massenunfall an seine Grenzen. Noch kein Massenunfall sind in engem zeitlichen und räumlichen Zusammenhang auftretende, aber klar abgegrenzte Kettenauffahrerfälle (sog. »Pulks«) mit mehreren Fahrzeugen. Auch hier ist Unfallauslöser häufig eine plötzliche Gefahrenlage (z.B. Nebelbank). Allerdings kommt es nicht zu einer »unaufkläraren Gemengelage«, sondern vielmehr wird immer wieder der Zusammenhang zum vorhergehenden Unfallereignis »unterbrochen«, weil es einzelnen Fahrern gelingt, ihr Fahrzeug rechtzeitig abzubremsen, und weil kein nachfolgender Unfall die schon stehenden Fahrzeuge ineinander schiebt.<sup>55</sup> Jeder einzelne Pulk ist in seinen Abläufen haftungsrechtlich gesondert zu betrachten. Der Zurechnungszusammenhang zum vorhergehenden Pulk ist dadurch, dass ein Fahrzeug rechtzeitig zum Stehen kommen konnte, unterbrochen.<sup>56</sup>

##### a) Kettenauffahrerfälle

Streitig beim Kettenauffahrerfall ist meist, wer aufgefahren ist und wer aufgeschoben wurde. Die Rekonstruktion des Unfallgeschehens ist – wie schon die »einfachen« Auffahrerfälle mit drei Fahrzeugen zeigen – schwierig, meist sogar ausgeschlossen. Wie sind in einer solchen Situation die Haftungsquoten oder das Mitverschulden zu ermitteln? Hilft doch der Anscheinsbeweis?

Voraussetzung für den Anscheinsbeweis ist eine gewisse Typizität des Geschehensablaufs.<sup>57</sup> Bei einem echten Massenunfall, in den eine Vielzahl von Fahrzeugen verwickelt ist, wird es gerade an dieser Typizität fehlen. Das äußere Bild – der Ablauf – eines Massenunfalls im Straßenverkehr ist so unübersichtlich, dass es keine Rückschlüsse auf eine »Musterhaftigkeit«, eine bestimmte Ordnung, einen gleichförmigen wiederkehrenden Ablauf gibt.<sup>58</sup> Lässt sich aber wenigstens beim vielfachen

54 Zu Massenunfällen vgl. Staab in Himmelreich/Halm, Handbuch des Fachanwalts Verkehrsrecht, 5. Aufl. 2013, Kap. 49.

55 Dies ist z.B. bei Luftbilddaufnahmen gut erkennbar; in der Presse wird aber gleichwohl auch in diesen Fällen von »Massenunfällen« gesprochen.

56 Vgl. z.B. BGH vom 10.2.2004 – VI ZR 218/03, VersR 2004, 529 = NZV 2004, 243.

57 Zur Typizität von Geschehensabläufen als Voraussetzung des Anscheinsbeweises: BGH vom 19.1.2010 – VI ZR 33/09, NJW 2010, 1072, 1073; v. 16.3.2010 (VI ZR 64/09), R+S 2010, 256, 257, 258, vom 13.12.2011 – VI ZR 177/10, NJW 2012, 608 = NZV 2012, 123 = VersR 2012, 248.

58 V. Bar 62. DJT 1998, A. 17; Müller VersR 98, 1181 ff.

Kettenauffahrunfall in den kleineren Gruppen, den Pulks, mit dem Anscheinsbeweis arbeiten?

Das OLG Düsseldorf<sup>59</sup> meint dazu: Fährt ein Kraftfahrer im Kolonnenverkehr mit seinem Pkw auf das Fahrzeug seines Vordermannes auf, so liegt keine Anscheinsbeweislage vor, wenn der Vordermann zuvor seinerseits auf das ihm vorausfahrende Fahrzeug aufgefahren war. Im diesem Sonderfall fehlt es bereits an der erforderlichen Typizität des Geschehensablaufs; die Frage der Entkräftung des Anscheinsbeweises stellt sich nicht. In dem zu entscheidenden Fall stand fest, dass das Kfz 2 zunächst auf das Kfz 1 aufgefahren war. Dann fuhr Kfz 3 auf Kfz 2. Die Frage war: Mit welcher Quote haftet Kfz 3 für die zusätzlichen Schäden an Kfz 2. Für die Haftungsabwägung nach § 17 StVG kam es darauf an, ob und in welchem Ausmaß dem Fahrer des Kfz 3 ein Verschulden an dem Unfall vorzuwerfen war. Eine Anscheinsbeweislage für ein Auffahrverschulden des Kfz 3 besteht nach Ansicht des OLG Düsseldorf nicht. Die Rechtsgrundsätze zum Anscheinsbeweis dürfen nur dann herangezogen werden, wenn sich unter Berücksichtigung aller unstrittigen und festgestellten Einzelumstände und besonderen Merkmale des Sachverhalts ein für die zu beweisende Tatsache nach der Lebenserfahrung typischer Geschehensablauf ergibt.<sup>60</sup> An einem derartigen typischen Lebenssachverhalt fehlt es hier. Dabei war für das OLG Düsseldorf nicht nur die Tatsache zu berücksichtigen, dass das Kfz 3 gegen das Heck des vorausfahrenden Kfz 2 gestoßen ist. Das ist lediglich der Sachverhaltskern, das sogenannte Kerngeschehen. Als Grundlage eines Anscheinsbeweises reicht es dann nicht aus, wenn weitere Umstände des Unfallereignisses bekannt sind, die als Besonderheiten gegen die bei derartigen Fallgestaltungen gegebene Typizität sprechen. Denn es muss das gesamte feststehende Unfallgeschehen nach der Lebenserfahrung typisch dafür sein, dass derjenige Verkehrsteilnehmer, der mit seinem Fahrzeug auf den Vordermann aufgefahren ist, schuldhaft gehandelt hat, sei es, dass er unaufmerksam war, sei es, dass er ohne ausreichenden Sicherheitsabstand gefahren ist.<sup>61</sup>

Bei der gebotenen umfassenden Betrachtung aller tatsächlichen Elemente des Gesamtgeschehens gewinnt für das OLG Düsseldorf die unstrittige Tatsache an Bedeutung, dass das Kfz 2 seinerseits auf das vorausfahrende Kfz 1 aufgefahren war. Sein atypisches Anhalten unmittelbar vor dem Auffahren des Kfz 3 entzieht nach Ansicht des OLG Düsseldorf einer allein auf die Lebenserfahrung gestützten Annahme den Boden, der Fahrer des Kfz 3 sei infolge eigener Unachtsamkeit oder wegen eines zu kurzen Sicherheitsabstands mit dem Heck des Kfz 2 kollidiert. Auch wenn ungeklärt bleibt, ob das Kfz 2 vor der Kollision mit dem Kfz 1 abgebremst wurde oder nicht, reichten dem OLG Düsseldorf die feststehenden Sachverhaltselemente bereits aus, um dem Unfallgeschehen die als Grundlage eines Anscheinsbeweises erforderliche Typizität zu nehmen.

59 OLG Düsseldorf VersR 1999, 729.

60 Vgl. auch BGH vom 13. 12. 2011 – VI ZR 177/10, NZV 2012, 123, 124 = VersR 2012, 248 = NJW 2012, 608

61 So z.B. für das Auffahren nach vorherigem Fahrspurwechsel des Vordermanns: BGH a.a.O.

Das OLG Düsseldorf vertritt bei Kettenauffahrunfällen also die »Maximalposition«: Kein Anscheinsbeweis zulasten irgendeines beteiligten Kfz.<sup>62</sup>

Zunächst leuchtet unmittelbar ein, dass es innerhalb der Kette keinen Anscheinsbeweis dafür geben kann, ob ein Fahrzeug aufgefahren ist oder aufgeschoben wurde.<sup>63</sup> Denn dort gibt es zwei sich widersprechende mögliche Geschehensabläufe. Das reicht für einen Anscheinsbeweis nicht aus, auch wenn der eine von beiden möglicherweise wahrscheinlicher ist als der andere.<sup>64</sup>

Es wird aber die Auffassung vertreten, für das letzte Kfz in einem Kettenunfall sei dann wieder der Weg zur Schuldfeststellung über den Anscheinsbeweis eröffnet.<sup>65</sup> Der Letztauffahrende hätte – wie jeder andere Verkehrsteilnehmer in einer Kolonne – damit rechnen müssen, dass das vorausfahrende Fahrzeug verkehrsbedingt stark abbremst.<sup>66</sup>

Problematisch an einem Anscheinsbeweis für ein Verschulden des Letztauffahrenden, wenn das vorausfahrende Fahrzeug bereits aufgefahren war oder dies zumindest (bei ungeklärter Reihenfolge) ernsthaft möglich ist, ist die Tatsache, dass die genauen Umstände (z.B. Fahrzeugabstände/Ausmaß der möglichen Bremswegverkürzung/Geschwindigkeit und Verzögerung des vorausfahrenden Kfz/usw.) gerade nicht bekannt oder beweisbar sind. Entgegen der Rechtsprechung des BGH würde der Sachverhalt auf einen »Sachverhaltskern« reduziert, wenn trotz dieser entscheidungsrelevanten Ungewissheit ein Anscheinsbeweis für das Verschulden des Letztauffahrenden angenommen wird. Die Einzelheiten des Falles würden gleichsam ausgeblendet.

Deswegen kann bei Kettenunfällen nur dort der Anscheinsbeweis eingreifen, wo feststeht, dass der Letztauffahrende das vorausfahrende Kfz aufschiebt, dieses Kfz also zum Zeitpunkt des Heckaufpralls noch nicht auf den Vordermann aufgefahren war.<sup>67</sup>

Damit ist zum Anscheinsbeweis bei Ketten- und Massenunfällen<sup>68</sup> Folgendes festzuhalten:

- Der Gesamtablauf eines Ketten- und Massenunfalls, an dem mehrere Kfz beteiligt sind, ist dem Anscheinsbeweis nicht zugänglich.
- Auch innerhalb einer Dreier-Kette gibt es keinen Anscheinsbeweis zu Lasten des mittleren Kfz, wenn unklar bleibt, ob es aufgefahren ist oder aufgeschoben wurde.

62 Ebenso OLG Hamm, R+S 2014, 472 = DAR 2014, 206; zur Frage der Bremswegverkürzung beim Kettenunfall vgl. z.B. *OLG Karlsruhe* NZV 2010, 76.

63 *OLG Karlsruhe* VersR 1982, 1150.

64 Gegen einen Anscheinsbeweis innerhalb der Kette auch: *OLG Nürnberg* DAR 1982, 126; *OLG Frankfurt* NZV 1989, 73; *OLG Düsseldorf* NZV 1995, 486 (mit weiteren Nachweisen).

65 Vgl. z.B. *KG* DAR 1995, 482.

66 Vgl. wiederum *OLG Frankfurt* VersR 1971, 261 mit Hinweisen auf ältere Rechtsprechung.

67 Zum Kettenunfall vgl. auch *Buschbell* in Münchener Anwaltshandbuch Straßenverkehrsrecht, 3. Aufl. 2009, § 22 Rn. 38.

68 Zu unaufkläraren Kettenauffahrunfällen auch *Grüneberg* Haftungsquoten bei Verkehrsunfällen, 13. Aufl. 2013, Rn. 146; *Metz* NJW 2008, 2806, 2811.

- Zu Lasten des Letztauffahrenden kann ein Anscheinsbeweis für dessen Verschulden nur dann in Betracht kommen, wenn feststeht, dass das vordere Kfz seinerseits nicht bereits aufgefahren war (also durch den Letztauffahrenden aufgeschoben wurde).
- Ohne die Feststellung eines Verschuldens bleibt zwischen den Beteiligten (bei im Übrigen gleichen Betriebsgefahren) nur die Haftungsteilung (50:50).<sup>69</sup>

## b) Massenunfälle

Um die Geschädigten nach Massenunfällen zu unterstützen und weil es in Deutschland kein gesondertes Recht des Massenunfalls gibt, haben die deutschen Auto-Versicherer (Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft = GDV) freiwillig »gemeinsame Regulierungsaktionen« eingerichtet. Die gemeinsamen Regulierungsaktionen sollen die Schadenregulierung im Interesse der Verkehrsoffer beschleunigen und vereinfachen. Sie führen aber zu keiner eigenständigen Anspruchsgrundlage. Vor allen Dingen haben die Geschädigten weder einen Anspruch darauf, dass eine derartige Regulierungsaktion überhaupt durchgeführt wird, noch können sie mit der Direktklage gegen den regulierenden Versicherer aus dieser Regulierungsaktion höheren Zahlungen verlangen.<sup>70</sup>

Hierzu hat der **GDV** Folgendes veröffentlicht:<sup>71</sup>

### *Massenunfälle in Deutschland*

*Auf deutschen Autobahnen kommt es immer wieder zu Massenunfällen, bei denen eine Vielzahl von Fahrzeugen miteinander kollidieren. Die Massenunfälle ereignen sich meist im Winter bei Glätteis und Schneetreiben. Das Chaos an den Unfallstellen ist oft sehr groß. Rettungskräfte müssen herbeigerufen und Verletzte versorgt werden. Zudem ist die Unfallstelle abzusichern. Nachdem der erste Schrecken überwunden ist, stellt sich den Geschädigten die Frage, wie die Schadenregulierung erfolgt. Zum Schutz der Verkehrsoffer führen die deutschen Kfz-Haftpflichtversicherer bei Massenunfällen bereits seit 30 Jahren erfolgreich gemeinsame Regulierungsaktionen durch. Hierdurch soll eine schnelle und reibungslose Schadenabwicklung ermöglicht werden.*

### *Voraussetzung der gemeinsamen Aktion*

*Voraussetzung für die gemeinsame Aktion ist die Beteiligung von mindestens 50 Fahrzeugen am Unfallgeschehen in einem engen räumlichen und zeitlichen Zusammenhang. Ab einer Beteiligung von 20 Fahrzeugen kann eine gemeinsame Aktion ausnahmsweise gestartet werden, wenn die Rekonstruktion des Unfallhergangs*

69 Greger, Anmerkung zu OLG Düsseldorf, NZV 1995,489.

70 Vgl. Stiefel/Maier, Kraftfahrtversicherung, 18. Aufl. 2010, AKB 2008 1. Hauptteil, Abschnitt I (Schadenfreiheitsrabatt) Ziffer 4 (Ausnahmefälle), Rn. 15.

71 Zitiert aus dem Faltblatt: Massenunfälle – Gemeinsame Regulierung der deutschen Kfz-Haftpflichtversicherer, zu beziehen über die GDV-Website [www.gdv.de](http://www.gdv.de) (Stand 27.8.2011).

*und die Aufteilung der beteiligten Fahrzeuge in einzelne Unfallkomplexe mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden ist.*

*Ablauf der gemeinsamen Regulierung<sup>72</sup>*

*Die Lenkungscommission des GDV entscheidet aufgrund der Unfallschilderungen der Polizei, ob eine gemeinsame Regulierungsaktion eingeleitet wird oder nicht. Bei einer gemeinsamen Aktion werden einzelne Kfz-Haftpflichtversicherer mit der zentralen Regulierung der Sach- und Personenschäden beauftragt. Die regulierenden Versicherer schreiben die an dem Massenunfall beteiligten Geschädigten, soweit sie ihnen bekannt sind, an und benennen die Ansprechpartner zur Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen. Die Unfallverursachung und die Verschuldensanteile der einzelnen Unfallbeteiligten können bei Massenunfällen oft nicht mehr rekonstruiert werden. Die aus dem Massenunfall resultierenden Schadensersatzansprüche der Halter bzw. Fahrer werden deshalb nach einem vereinfachten Verfahren reguliert.<sup>73</sup>*

## 5. Versicherungsbetrug

1978 hatte der **Haftpflichtsenat des BGH** entschieden, ein mit der Revision angegriffenes Berufungsurteil aufrecht zu erhalten, weil aufgrund der vom Berufungsgesicht festgestellten zahlreichen Umstände der Beweis des ersten Anscheins für einen »gestellten Unfall« spräche. Dieser Beweis scheitere zwar vielfach daran, dass bei einer Unfallmanipulation die Entkräftung eines solchen Anscheins von den Beteiligten gewissermaßen eingeplant sei. Er sei aber nicht völlig ausgeschlossen. Eine besonders typische Gestaltung des angeblichen Unfallgeschehens könne nämlich, vor allem wenn dem Kreis der Beteiligten die Praktiken des Unfallbetruges nicht fremd seien, dazu führen, dass es Sache des Klägers sei, den gegen ihn sprechenden Anschein einer Manipulation zu entkräften.<sup>74</sup> Der BGH stütze sich dabei auf seine grundlegende Entscheidung zu betrügerischen Kfz-Unfällen aus dem Jahr 1977. Dort hatte er ausgeführt, ein Anscheinsbeweis für die betrügerische Vortäuschung eines Unfallgeschehens, die die Rechtswidrigkeit der Schädigung ausschliesse, werde nur in Ausnahmefällen denkbar sein. Es läge gerade im Wesen der Unfallmanipulation, dass die Möglichkeit, ja Wahrscheinlichkeit eines unbeabsichtigten Schadensereignisses offenbleiben solle. Damit wäre die Entkräftung eines etwaigen Anscheins gewissermaßen »eingebaut«.<sup>75</sup>

1988 hat der **Versicherungssenat des BGH** entschieden, eine durch die Lebenserfahrung gesicherte Typizität menschlichen Verhaltens und seiner Begleitumstände ließe sich nicht ausmachen, wenn es darum gehe, ob der Versicherungsnehmer den Versicherungsfall in der Absicht, den Versicherer in Anspruch zu nehmen, vorsätzlich herbeigeführt

72 Zum organisatorischen Ablauf der Regulierungsaktion vgl. Staab in Himmelreich/Halm/Staab, Handbuch der Kfz-Schadensregulierung, 3. Aufl. 2015, Kap. 7 Massenunfälle,

73 Die Grundsätze der gemeinsamen Regulierungsaktionen werden gegenwärtig vom GDV überarbeitet. Es ist damit zu rechnen, dass 2015 eine Neufassung veröffentlicht wird.

74 BGH vom 6.3.1978 – VI ZR 269/76, VersR 1979, 514.

75 BGH vom 13.12.1977 – VI ZR 206/75, NJW 1978, 2154, 2156 = VersR 1978, 862, 865.

habe. Denn ob einer Person ein derartiges kriminelles Verhalten zuzutrauen sei, hänge so stark von seiner Persönlichkeit und seinen Wert- und Moralvorstellungen ab, dass die Annahme einer Typizität für solches Vorgehen ausscheide. Eine Beweisführung mittels Anscheinsbeweises könne deshalb in diesem Bereich nicht in Betracht kommen.<sup>76</sup> Dieser Rechtsprechung hat sich **2002** der **Haftpflichtsenat des BGH** angeschlossen.<sup>77</sup>

Das **OLG Düsseldorf** hat **1995** entschieden, die Regeln des Anscheinsbeweises seien nicht anzuwenden, wenn es um die Frage gehe, ob der Eigentümer eines Kfz in dessen Beschädigung eingewilligt habe, um sich betrügerisch zu bereichern.<sup>78</sup> Denn das OLG Düsseldorf sieht für die Anwendung des Anscheinsbeweises bei »gestellten Unfällen« weder eine tragfähige dogmatische Grundlage noch ein praktisches Bedürfnis. Beweisthema (sowohl bei gestellten als auch beim provozierten Unfall) ist die Einwilligung des Berechtigten in die Beschädigung des eigenen Fahrzeugs. Sie beruht beim provozierten Unfall auf einem Willensentschluss, der in die Tat umgesetzt wird, ohne den Unfallgegner vorher über die Beschädigungsabsicht informiert zu haben. Während die Einwilligung beim provozierten Unfall einseitig bleibt, liegt es im Wesen des gestellten Unfalls, dass dort eine Verabredung der Beteiligten vorliegt. Sie kann dort ausdrücklich oder nur stillschweigend zustande gekommen sein. Bei einer lediglich stillschweigenden Willensübereinstimmung ist für das OLG Düsseldorf das Vorliegen eines in der Außenwelt greifbaren Vorgangs, der einem Anscheinsbeweis zugänglich sein könnte, zumindest fraglich.

Beim OLG Düsseldorf ging es 1995 um einen provozierten Unfall. Dort wendet das OLG Düsseldorf dann den allgemein anerkannten Satz an, dass es im Bereich der individuellen Willensentschlüsse mangels typischen Geschehensablaufs keinen Anscheinsbeweis gebe (also die allgemeine Lebenserfahrung, dass es bei individuellen Willensentschlüssen keine allgemeine Lebenserfahrung gebe). Für den Kfz-Verkehr gebe es keine Typizität der Selbstschädigung. Jedem Verkehrsteilnehmer sei vielmehr typischerweise daran gelegen, Schaden von sich abzuwenden. Ob ein Kfz-Eigentümer eine Beschädigung seines Fahrzeugs bewusst herbeiführe, indem er eine Kollision provoziere, hänge nach der vom OLG Düsseldorf zitierten BGH-Rechtsprechung so stark von der Persönlichkeit des »Täters« und seinen Wert- und Moralvorstellungen ab, dass die Annahme einer Typizität für solches Vorgehen ausscheide.

Der **individuelle Willensentschluss zur Eigenschädigung** mit dem Ziel, sich betrügerisch zu bereichern, gewinnt für das OLG Düsseldorf nicht dadurch das Gepräge des Typischen, dass ein Dritter in den kriminellen Plan des Fahrzeugeigentümers eingeweiht wird. Auch bei dieser Konstellation (beim gestellten Unfall) gibt es

76 BGH vom 4.5.1988 – IVa ZR 278/86, NJW 1988, 2040 = NZV 1988, 101 mit umfassender Auseinandersetzung mit der vorher ergangenen BGH-Rechtsprechung zu dieser Fragestellung.

77 Vgl. z.B. BGH vom 5. 3. 2002 – VI ZR 398/00, NJW 2002, 1643 = NZV 2002, 438 = VersR 2002, 613.

78 OLG Düsseldorf NZV 1996, 321 mit umfangreicher Darstellung der unterschiedlichen obergerichtlichen Rechtsprechung zu dieser Frage.



keinen fest umrissenen Sachverhalt im Sinne eines typischen Geschehensablaufes, der für sich allein die volle Überzeugung einer Unfallverabredung vermitteln könnte. Vielmehr kommt es auch hier – ebenso wie bei einem provozierten Unfall – ungeachtet bestimmter Verhaltensmuster und wiederkehrender Praktiken auf die besonderen individuellen Umstände des Einzelfalles an.

Charakteristisch für diejenigen Fälle, in denen die Rechtsprechung bis zur Entscheidung des OLG Düsseldorf im Jahr 1995 einen Anscheinsbeweis zugelassen hatte, war die Häufung von Indizien mit ganz unterschiedlicher Beweiskraft. Gerade diese Häufung zeigt – und hier ist dem OLG Düsseldorf unumwunden zuzustimmen, dass es in Wirklichkeit nicht um einen Anscheinsbeweis geht. Die zahlreichen besonderen Sachverhaltselemente geben dem Ganzen jeweils einen individuellen Anstrich. Dafür, den Anwendungsbereich des Anscheinsbeweises auf die hier in Rede stehenden Fälle auszudehnen, besteht wegen der Möglichkeiten des Indizienbeweises<sup>79</sup> kein praktisches Bedürfnis.

In der Literatur hat es Widerstand gegen die Anwendung des Anscheinsbeweises bei Unfallmanipulationen gegeben.<sup>80</sup> Ihnen ist mit dem OLG Düsseldorf zuzustimmen.

Der BGH<sup>81</sup> geht grundsätzlich davon aus, dass besondere Verschuldensformen (grobe Fahrlässigkeit oder Vorsatz) dem Anscheinsbeweis nicht zugänglich seien.<sup>82</sup>

## 6. Zusammenfassung

Die wichtigste Grenze des Anscheinsbeweises ist die allgemeine Lebenserfahrung. Nur so weit sie tatsächlich reicht, kann es den Anscheinsbeweis im Verkehrsrecht geben. Der Anscheinsbeweis ist also kein »Allheilmittel«, auf das man zurückgreifen könnte, wenn man zwar »überzeugt« sein will von dem Vorliegen eines bestimmten Geschehens, aber keine ausreichende tatsächliche Grundlage findet, auf die sich diese »Überzeugung« stützen könnte. Der Anscheinsbeweis ist auch keine Schutzmauer, hinter der man sich verstecken kann, wenn man die »unangenehme Wahrheit«, die man einer Prozesspartei ins Gesicht sagen muss, nicht ausführlich begründen will. Wer sich auf einen Anscheinsbeweis beruft, muss dessen Basis, die allgemeine Lebenserfahrung, nachvollziehbar begründen und nicht nur »behaupten«. Ohne eine solche nachvollziehbare und überprüfbare Grundlage ist der »Rückgriff« auf den Anscheinsbeweis nur das Eingeständnis, dass konkrete Beweismittel fehlen, und der Versuch, die daraus zu ziehenden beweisrechtlichen Konsequenzen zu vermeiden.

79 Vgl. hierzu grundlegend BGH vom 28.3.1989 – VI ZR 232/88, NJW 1989, 3161 = NZV 1989, 468.

80 Z.B. Lemcke, Probleme des Haftpflichtprozesses bei behaupteter Unfallmanipulation, R+S 1993, 121, 124, 125.

81 Vgl. z.B. BGH vom 5.2.1974 – VI ZR 52/72, NJW 1974, 948 = VersR 1974, 593; Burmann in Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 23. Aufl. 2014, Einführung, Rn. 153.

82 Anders allerdings für das grob fahrlässige Notieren der Geheimzahl auf einer Scheckkarte: BGH vom 5.10.2004 – XI ZR 210/03, NJW 2004, 3623, 3624.



## ECA Implementierung und Umsetzung

**Kapitän Wolfram Guntermann**

**Direktor Umweltflottenmanagement, Hapag-Lloyd AG, Hamburg**

Zur Einführung möchte ich Sie nach Kalifornien mitnehmen, sicherlich mag ein Teil der öffentlichen Wahrnehmung Kaliforniens auf Hollywood oder das Leben an den schönen Stränden Kaliforniens beschränkt sein.

Aus meiner Sicht ergibt sich ein etwas anderes Bild:

Umweltaktivitäten in Kalifornien haben eine weltweite Vorreiterrolle eingenommen.

Ernsthafte Gesundheitsprobleme im San Pedro Basin lösten politische Aktivitäten aus, so dass in Kalifornien Umweltprogramme zügig eingeführt wurden.

Eine freiwillige Initiative zur Geschwindigkeitsreduzierung von Schiffen wurde bereits in den Neunziger Jahren ins Leben gerufen. Die Geschwindigkeitsreduzierung resultiert in einer Verminderung der Schadstoffemissionen in Küstennähe.

Bereits im Januar 2007 wurde Brennstoff mit einem Schwefelgehalt von max. 0.5% für Hilfsmaschinen eingeführt, also Dieselgeneratoren zur Stromerzeugung, sowie die Hilfskessel während der Liegezeit in kalifornischen Häfen.

Seit Juli 2009 mussten Schiffe, welche kalifornische Häfen bedienen, Brennstoff mit der Spezifikation DMA/DMB mit einem maximalen Schwefelgehalt von 0.5% für die Antriebsmaschinen bereits bei einer Distanz von 24 Seemeilen von der Küste verwendet werden.

Eine Reduktion auf einen 0.1 Prozentigen Schwefelgehalt wird bereits seit 01. Januar 2014 gesetzlich gefordert.

Im Jahre 2003 trafen sich die ersten Arbeitsgruppen mit der Thematik Landstrom in kalifornischen Seehäfen—seit dem 1.1.2014 ist es vorgeschrieben, dass 50% aller Schiffsanläufe an das öffentliche Stromversorgungsnetz angeschlossen werden. Weitere Steigerungen erfolgen in 2017 mit 70% und in 2020 mit 80% aller Schiffsanläufe.

Sowohl bei den strikten Gesetzen als auch bei den freiwilligen Programmen erfolgt eine hohe Einhaltungsrates aller Beteiligten.

Bei der Internationalen Implementierungszeitlinie ist der 1.1.2015 ein Datum von besonderer Signifikanz. Dies gilt allerdings auch für einen voraus gerichteten Blick auf das Jahr 2020.

Im Zusammenhang mit diesen Regularien sollte weiter auf die Hintergründe für deren Schaffung eingegangen werden. Die International Maritime Organisation (IMO) als Zweig der Vereinten Nationen hat nun nach MEPC 67 im Oktober 2014 die dritte Green House Gas Study freigegeben.

Aus den Forschungsergebnissen sind Gebiete mit erhöhter Luftverschmutzung mit hoher Bevölkerungsdichte und Industrialisierung ersichtlich, oftmals sind in diesen Gebieten auch Hafenstädte.

Zweck der wissenschaftlichen Arbeiten ist es Lösungen für die Zusammenhänge zwischen Luftverschmutzung und Auswirkungen auf die Gesundheit betroffener Menschen zu finden.

Weite Teile der maritimen Industrie haben die Situation anerkannt und bereits wirksame Maßnahmen ergriffen.

Die GHG Emissionen durch Schiffe wurden zwischen 2007 und 2012 um 20% reduziert. In der gesamten globalen Emission reduziert sich der maritime Anteil von 2,8% auf 2,2%.

Auch die Vorläuferstudie in 2009 beinhaltet bereits Forschungsergebnisse, welche erhöhte Emissionen auf den Haupthandelswegen ähnlich wie bei einer Autobahn zeigen.

Diese Studie wurde als wissenschaftliche Primärreferenz für den legislativen IMO MEPC Prozess herangezogen. Was ist in diesem Prozess während der letzten Jahre geschehen?

Der EEDI (Energy Efficiency Design Index) als auch SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan) wurden am 1.1.2013 eingeführt. Hapag-Lloyd hat bereits nach Bekanntgabe den SEEMP umgesetzt, eine freiwillige Zertifizierung der unter eigenem Management stehenden Flotte wurde bereits im Frühjahr 2012 mit den EEDI Statements of Compliance durch den Germanischen Lloyd ausgeführt.

Basierend auf dem SEEMP erhalten die Schiffe nun ein IEEC (International Energy Efficiency Certificate) bei der Klassenerneuerung oder Zwischenbesichtigung.

Hapag-Lloyd verfolgt aktiv Prozesse effizienzsteigernde Maßnahmen durchzuführen.

Wie gestaltete sich die Entwicklung der Regularien betreffend der Nord- und Ostsee?

Die Implementierung der Ostsee ECA erfolgte bereits im Mai 2006, zu diesem Zeitpunkt noch mit einem maximal zulässigen Schwefelgehalt von 1,5%.

Die Erklärung der Nordsee als ECA folgte im August 2007.

Sowohl für die Ostsee als auch die Nordsee wurde am 1. Jan 2010 eine Absenkung auf 1,0% Schwefelgehalt wirksam. Dieses Datum koinzidiert mit der EU Schwefelrichtlinie die unter anderem die Nutzung von Kraftstoffen mit 0,1% Schwefelgehalt in EU Häfen bei Liegezeiten über 2 Stunden fordert.

Die Frage nach einer ECA im Mittelmeer oder anderen Seegebieten wie z.B. in Asien ist derzeit noch offen.

Als ein entscheidendes Datum gilt der 1. Januar 2015, seitdem ist eine Absenkung auf 0,1% Schwefel in den ECA rechtswirksam.

Die EU Schwefel Direktive birgt noch eine Abweichung von Marpol Annex VI in sich: Bereits ab dem 01. Jan 2020 darf in EU Gewässern eine maximale Obergrenze von 0.5% Schwefel nicht mehr überschritten werden.

Die weltweite Implementierung durch Marpol Annex VI unterliegt einer Brennstoffverfügbarkeitsstudie bis 2018, so dass eine Verschiebung bis 2025 möglich sein könnte. Eine derartige Brennstoffverfügbarkeitsstudie ist jedoch für die EU Gewässer nicht vorgesehen.

Die ECA Nord Amerika hat geographisch im Vergleich zur Nord- und Ostsee ein erheblich größeres Ausmaß. Für Liniendienste, welche die Häfen entlang der Nordamerikanischen Küste in der etwa 200 Seemeilen breiten Zone vor den Küsten bedienen, ist die Kostensteigerung nicht unerheblich.

Die Emission Control Area (ECA) Nord Amerika wurde mit einem max. Schwefelgehalt von 1% seit dem 1. August 2012 durchgesetzt. Seit dem 1. Jan 2014 sind die US Karibik Inseln als auch Puerto Rico eingegliedert.

Mit Wirkung vom 1. Jan 2015 ist der maximale Schwefelgehalt in allen Emission Control Areas auf 0.1% begrenzt.

USCG, EPA und Transport Canada haben ein strenges Kontrollregime etabliert. Erste Studien durch die EPA (Environmental Protection Agency) indizieren eine Senkung der Schadstoffemissionen während der letzten Jahre.

Welche Auswirkungen haben diese Gesetze auf ein Unternehmen wie Hapag-Lloyd?

Hapag-Lloyd hat immer schon aus der Tradition heraus neue Herausforderungen des Umweltschutzes sowie neuer Regularien pro aktiv adressiert.

Gesonderte Tanks für niederschwefligen Brennstoff wurden bereits auf der ab 1997 in Dienst gestellten London Klasse eingebaut, viele Jahre bevor die ersten ECA verabschiedet worden sind. Aufgrund des erhöhten Bedarfes an niederschwefligem Brennstoff sind weitere technische Umstellungen wie für Tanks und Systeme in der Flotte umgesetzt worden.

Hapag-Lloyd erwartet eine Kostensteigerung allein für Bunker in einem dreistelligen Millionenbetrag, denn geringschwefelige Brennstoffe werden bis zu 50% teurer als die bisher verwendeten.

Wie aus der Fachpresse ersichtlich, wird diese Situation der Mehrkosten auch durch Marktbegleiter in den Medien kommuniziert.

Eine hieraus resultierende Steigerung der Transportkosten wird unvermeidlich sein.

Die politischen Entscheidungsträger sind nun weiter gefordert bei der Umsetzung der Regularien effektiv mitzuwirken.

Wie bei der Einführung der Nordamerikanischen ECA im Jahre 2012 stellt sich die Frage, ob ausreichend niederschwefliger Brennstoff in entsprechender Qualität verfügbar sein wird.

Die Frage ob es zu einer Verkehrsverlagerung vom Schiff auf andere Verkehrsträger kommen wird, ist Gegenstand aktueller Untersuchungen seitens der ECSA (European Community Shipowner's Association).

In den Hafenstaaten erfolgt ein Regime professioneller Hafenstaatenkontrollen, aber wie kann die effiziente Kontrolle der ECA Bereiche außerhalb der Hoheitsgewässer erfolgen?

Die Fachpresse widmet sich auch dieser Thematik, wie zum Beispiel in der Verkehrsrundschau vom 28. Okt 2014:

Die Schlagzeile lautet: »Schwefelgrenzwert: Betrug birgt hohes Sparpotential«

Sicherlich ist auch die Frage berechtigt wie Wettbewerbsvorteile durch vorsätzliche Nutzung von Schweröl in ECA verhindert werden können.

Derartige Fragen werden durch die Trident Alliance adressiert, einem Zusammenschluss einiger europäischer Reedereien, dem auch Hapag-Lloyd beigetreten ist. Es ist nicht das Ziel einen neuen Industrieverband zu schaffen, sondern sich für eine robuste Kontrolle als auch für faire Wettbewerbsbedingungen aller Marktteilnehmer einzusetzen. Dies beinhaltet auch einen aktiven Lösungsfindungsprozess zusammen mit der Politik.

Auch innerhalb des European Sustainable Shipping Forums im Auftrag der EU werden Fragen zur Umsetzung der strengeren Richtlinien diskutiert.

Eine Mitwirkung engagierter Reedereien bei Industrie Organisationen wie VDR, WSC, ICS, ECSA ist unerlässlich.

Die Lösungsfindungsmission gestaltet sich umso notwendiger, als dass die maritime Industrie die nächste signifikante Hürde in 2020 zu nehmen hat:

Die Senkung auf einen Schwefelgehalt von 0.5% weltweit!

## Neue Entwicklungen im maritimen Umweltschutzrecht

**Regierungsdirektor Ulrich Kowallik**

**Leiter des Referates WS 24 (Umwelt- und Klimaangelegenheiten Seeschiffahrt), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn**

### I. Überblick

These 1:

Zu fast jedem Übereinkommen im maritimen Umweltschutz gibt ein Pendant im EU-Recht, zum Teil auch mit weitergehenden Regelungen. Soweit es noch kein EU-Recht gibt, versucht die Europäische Kommission, die Kompetenz dafür zu bekommen.

Die Seeschiffahrt gilt bezogen auf die Transportleistung als der umweltfreundlichste Verkehrsträger. Das ändert nichts daran, dass es in manchen Bereichen Defizite gibt. Sie zu beseitigen, mit anderen Worten: die Umweltbilanz stetig zu verbessern, erfordert angemessene Vorschriften und nicht unerhebliche Investitionen. Die Seeverkehrswirtschaft stellt sich dieser Herausforderung, ist aber mit einem Nebeneinander von internationalen und europäischen Regelwerken konfrontiert.

In den letzten Jahren sind neue Übereinkommen zum maritimen Umweltschutz verhandelt und beschlossen worden, bestehende wurden verändert. In der Diskussion befinden sich auch Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion; hierbei handelt es sich um Klimaschutz. Auch wenn sich der AK 2015 mit Umweltschutzrecht befassen will – dieses Thema passt ebenso.

Die Europäische Kommission bemängelt immer wieder, dass es in der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) nicht schnell genug vorangehe. Deshalb müsse sie entsprechende Initiativen ergreifen. Ein ständiger Diskussionspunkt ist die Frage, ob sich aus dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) eine EU-Kompetenz ableiten lässt. Auf manchen Feldern besteht sie zweifellos, etwa beim Abfallrecht oder bei Schwefelemissionen, bei Ballastwasser dagegen nicht.

Welche aktuellen Regelungen es gibt und welche Parallelen dazu im europäischen Kontext bestehen, zeigt die folgende Übersicht:

Weltweit – IMO-Ebene	Regional – EU-Ebene
MARPOL-Übereinkommen, Anlage VI Regel 14 und 18 – Schwefelgrenzwerte	RL 1999/32/EG des Rates vom 26. April 1999 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG (ABl. L 121 vom 11.5.1999, S. 13), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2012/33/EU (ABl. L 327 vom 27.11.2012, S. 1) – Schwefelrichtlinie
MARPOL-Übereinkommen, Anlage VI Regel 13 – Stickoxide	Vorschlag für einen Beschluss des Rates zur Festlegung des in der HELCOM und der IMO zu vertretenden Standpunkts hinsichtlich der Ausweisung der Ostsee als Emissionsüberwachungsgebiet für Stickstoffoxid (NECA)
AFS-Übereinkommen	Verordnung (EG) Nr. 782/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. April 2003 über das Verbot zinnorganischer Verbindungen auf Schiffen (ABl. L 115 vom 9.5.2003, S. 1)
Ballastwasser-Übereinkommen	[Grünbuch 2006; Entwurf »Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prävention und das Management der Einbringung und Ausbreitung invasiver gebietsfremder Arten – Verordnung (EU) Nr. 1143/2014 (ABl. L 317 vom 4.11.2014, S. 35)]
Hongkong-Übereinkommen	Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über das Recycling von Schiffen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 und der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 330 vom 10.12.2013, S. 1)
[Klimaschutz: Diskussion über Monitoring, Reporting, Verification von CO <sub>2</sub> -Emissionen	Entwurf MRV-Verordnung, Verabschiedung voraussichtlich 6. März 2015]

Es ist auffällig, dass die Europäische Kommission auf all den uns interessierenden Feldern die Regelungskompetenz beansprucht, sei es dass sie besteht, sei es, dass sie sie erst erlangen will. Sie neigt – aus Sicht der Mitgliedstaaten und der Betroffenen – häufig zu Überreglementierungen. Das erklärt, weshalb bei neuen Regelungsvorhaben zuerst die Frage nach der Kompetenz gestellt und versucht wird, Ratsbeschlüsse, die das Verhandlungsmandat der EU-Mitgliedstaaten in internationalen Organisationen beschränken, zu verhindern.



Untersucht man die EU-Kompetenz für das relevante Umweltschutzrecht, ergibt sich folgendes Bild:

IMO	EU-Kompetenz	Bemerkung
MARPOL-Übereinkommen, Anlage VI Regel 14 und 18	ja	Der Luftschadstoff »Schwefeloxid« ist auch für die Schifffahrt seit langem europäisch geregelt.
MARPOL-Übereinkommen, Anlage VI Regel 13	nein	<p>Der Luftschadstoff »Stickoxid« ist zwar europäisch geregelt (RL 2001/81/EG vom 23. Oktober 2001 über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe, ABl. L 309 vom 27.11.2001, S. 22), die Seeschifffahrt ist aber ausdrücklich ausgenommen. Die Erwägungsgründe enthalten lediglich einen Appell an die Mitgliedstaaten, im IMO-Rahmen auf eine Reduzierung der Stickoxidemissionen hinzuwirken. Dass es hier keine EU-Kompetenz gibt, hat der Entwurf der Kommission für einen Ratsbeschluss gezeigt, der 2013 die EU-MS verpflichten sollte, bei der Helsinki-Kommission eine bestimmte Position zur Ausweisung der Ostsee als Stickstoffemissionsüberwachungsgebiet nach Anlage VI Regel 13 einzunehmen. Die EU ist selbst Vertragspartei des Helsinki-Übereinkommens. Nach dessen Artikel 23 Abs. 2 üben Organisationen, die Vertragspartei sind, ihr Stimmrecht in Angelegenheiten ihrer Zuständigkeit aus.</p> <p>Bei Stickstoffoxid (NO<sub>x</sub>)-Emissionen der Seeschifffahrt handelt es sich um einen Bereich geteilter Zuständigkeiten gem. Art. 4 Abs.2 e (Umwelt) und Art. 4 Abs.2 g (Verkehr) AEUV. Die Union hat in diesem Bereich bislang ihre Zuständigkeit nicht ausgeübt, so dass diese gem. Art. 2 Abs.2 S.2 AEUV bei den Mitgliedstaaten verbleibt. Die in Erwägungsgrund 4 zum Kommissionsvorschlag zitierten Richtlinien</p>

Arbeitskreis VIII: Neue Entwicklungen im maritimen Umweltschutzrecht

IMO	EU-Kompetenz	Bemerkung
		stellen keine Ausübung der Unionszuständigkeit dar, weil sie den Seeverkehr explizit ausnehmen oder auf andere Regelungsbereiche (z.B. Schwefeldioxid) verweisen.
AFS-Übereinkommen	ja	
Ballastwasser-Übereinkommen	nein	Zur Begründung der EU-Kompetenz genügen weder die Erwähnung im Grünbuch 2006 noch, dass sich die IAS-Verordnung mit Einbringungspfaden invasiver gebietsfremder Arten befasst. Allerdings wird man bei Durchführung des Übereinkommens sich aus der Verordnung ergebende »target species« berücksichtigen müssen.
Hongkong-Übereinkommen	Ja (seit der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013)	In Bezug auf abfallrechtliche Vorschriften bestand die EU-Kompetenz, im Übrigen bisher nicht. Die EU ist auch Vertragspartei des Basler Übereinkommens. Die Europäische Kommission war auch auf Nachfrage nicht in der Lage zu erklären, für welche Vorschriften der Schiffs-Recycling-Verordnung eine EU-Kompetenz bestehe.
MRV von CO <sub>2</sub> -Emissionen	ja	Artikel 192 Abs. 1 i. V. m. Artikel 191 Abs. 1 AEUV. Im Hinblick auf den Inhalt der Verordnung ist allerdings der Umfang der EU-Kompetenz unklar. Ziel der Verordnung ist die Unterstützung des IMO-Prozesses ohne Festlegung auf ein bestimmtes Monitoringsystem; sie enthält eine ausdrückliche Vorschrift zur Anpassung an ein künftiges internationales Monitoringsystem. Auch wenn die Europäische Kommission ein bestimmtes System bevorzugt, dürfte sich aus der Verordnung nicht ohne weiteres eine ausreichende Kompetenz zur Beschränkung des Verhandlungsmandats ableiten lassen, in der IMO ein bestimmtes System unterstützen zu müssen.

Die Europäische Kommission nimmt vielfach die Kompetenz für sich in Anspruch und versucht, Ratsbeschlüsse herbeizuführen, in denen die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, in internationalen Organisationen bestimmte Positionen einzunehmen. Deutschland und andere Mitgliedstaaten haben bezweifelt, dass Artikel 218 Abs. 9 AEUV die richtige Rechtsgrundlage für einen Ratsbeschluss ist, mit dem eine gemeinsame Position der Mitgliedstaaten in Organisationen festgelegt wird, in der die EU nicht Mitglied ist. Der EuGH hat die Auffassung der Kommission mit seinem Urteil vom 07.10.14 in der Rechtssache C-399/12 (»Rebe und Wein«) bestätigt. Darauf gehe ich nicht im Einzelnen ein. Das Urteil hat aber keinerlei Auswirkungen auf inhaltliche Zuständigkeiten. Auch ein Ratsbeschluss, der dem Rebe-und-Wein-Urteil zufolge nunmehr auf Art. 218 und nicht mehr auf den Grundsatz loyaler Zusammenarbeit gestützt werden kann bzw. muss, kann nur Materien zum Inhalt haben, für die die EU eine Zuständigkeit hat.

Eine weitere Frage, auf die hier nicht weiter eingegangen wird, ist die völkerrechtliche Zulässigkeit einzelner europäischer Regelungen. Die EU ist Vertragspartei des Seerechts-Übereinkommens und daran gebunden.

## II. Auswirkungen

These 2:

EU-Regelungen zum Umweltschutz verzögern die Ratifikation internationaler Übereinkommen, tragen zu Rechtsunsicherheit und zum Teil auch zu Wettbewerbsverzerrungen bei. Die dann vorhandene EU-Kompetenz führt zu einer Behinderung bei der Weiterentwicklung internationaler Instrumente.

Das AFS- und das Hongkong-Übereinkommen sind Beispiele, an denen sich anschaulich zeigen lässt, welche Auswirkungen die Entwicklung einer parallelen europäischen Rechtskultur hat.

Diese Übereinkommen bedürfen nach Artikel 59 GG eines Vertragsgesetzes. Bis ein solcher Gesetzentwurf seinen Eingang in das parlamentarische Verfahren findet, sind einige Arbeitsschritte zu durchlaufen, die zum Teil zeitaufwändig sind und erheblichen Ressourcenaufwand benötigen (Herstellung einer amtlichen deutschen Übersetzung, amtliche Bekanntmachung der von IMO beschlossenen Richtlinien in deutscher Sprache, Entwurf und Abstimmung von Vertragsgesetz, Begründung und Denkschrift). Die Verfahren bei unseren europäischen Nachbarn sind nicht identisch, aber ähnlich.

Ergreift die Europäische Kommission bald nach Abschluss der Diplomatischen Konferenz die Initiative zur Regelung der Materie in EU-Richtlinien oder -Verordnungen, beginnen Verhandlungen auf EU-Ebene, die die Ressourcen der Mitgliedstaaten binden. Folge ist, dass die Arbeit am eigenen Ratifikationsverfahren so lange ausgesetzt wird.

In einer solchen Konferenz wurde am 5. Oktober 2001 das Internationale Übereinkommen über die Beschränkung des Einsatzes schädlicher Bewuchsschutzsysteme

auf Schiffen (AFS-Übereinkommen) angenommen. Es regelt zurzeit nur das Verbot TBT-haltiger Schiffsanstriche.

Auf europäischer Ebene wurden seit Dezember 2001 chemikalienrechtliche Anpassungen beraten. Mit der Einladung der Kommission zu einem Meinungsaustausch am 4. Februar 2002 sind die Umriss für den Entwurf einer verkehrsrechtlichen Verordnung präsentiert worden. Aufgrund der von zahlreichen Delegationen aufgezeigten Rechts- und Wettbewerbsprobleme wurde die Entwurfsskizze überarbeitet und weiter verhandelt. Daraus ist die TBT-Verordnung vom 14. April 2003 entstanden. Sie hat zwar nicht den materiellen Inhalt des AFS-Übereinkommens für die EU verschärft, aber dazu geführt, dass unabhängig von dessen völkerrechtlichen Inkrafttreten Schiffe unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaates die Anforderungen des Übereinkommens vom 1. Juli 2003 an und Schiffe eines Drittstaates, die einen EU-Hafen anlaufen, vom 1. Januar 2008 an zu erfüllen hatten.

Das europäische Recht hat damit einen wettbewerbsrelevanten Kostenfaktor für Schiffe unter einer EU-Flagge verursacht.

Deutschland ist es immerhin gelungen, das Ratifikationsverfahren so rechtzeitig abzuschließen (BGBl. 2008 II S. 520), dass die Ratifikationsurkunde noch vor dem völkerrechtlichen Inkrafttreten des Übereinkommens (17.9.2008) hinterlegt werden konnte.

Das Internationale Übereinkommen über das sichere und umweltverträgliche Recycling von Schiffen wurde im Mai 2009 auf einer Diplomatischen Konferenz (Hongkong-Übereinkommen) angenommen. Es regelt das Abwracken von Seeschiffen im Hinblick auf den Arbeits- und Umweltschutz und berücksichtigt dabei bereits bestehende Übereinkommen wie etwa der ILO und UNEP. Dieses Übereinkommen ist im Vergleich zu anderen unter dem Dach der IMO erarbeiteten Übereinkommen insofern atypisch, als für sein völkerrechtliches Inkrafttreten nicht nur ein Quorum aus einer bestimmten Anzahl von Vertragsparteien und einem bestimmten Anteil der Welthandelstonnage erforderlich ist, sondern zusätzlich auch ein bestimmter Anteil der vorhandenen Abwrackkapazität. Die vereinbarte Formel soll die Akzeptanz des Übereinkommens erhöhen.

Die Europäische Kommission hat im März 2012 den Entwurf einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über das Recycling von Schiffen (COM(2012) 118 final) vorgelegt. Vorausgegangen waren ein seit April 2009 laufendes Konsultationsverfahren und ein Verfahren zur Folgenabschätzung (SWD(2012) 47 final). Dieser Zeitablauf zeigt, dass für die Kommission schon vor Abschluss der Verhandlungen über das Übereinkommen die Absicht zu einer Regelung auf europäischer Ebene bestand.

Es schlossen sich schwierige Verhandlungen in Ratsgruppen an. Kritikpunkte waren, dass damit Doppelregelungen, Wettbewerbsverzerrungen und zusätzliche Gründe für das Ausflaggen geschaffen werden und befürchtet wurde, dass eine europäische zusätzliche Regelung, insbesondere wegen der höheren Anforderungen an Abwrackwerften, die baldige Ratifikation verzögert.

Das Europäische Parlament beschloss 258 Änderungen, die im Trilog verhandelt wurden. Ergebnis war die Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über das Recycling von Schiffen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 und der Richtlinie 2009/16/EG. Schon der Titel zeigt, dass damit auch die Richtlinie über Hafenstaatkontrolle geändert wurde, um in den Katalog der zu prüfenden Dokumente ein Zeugnis aufzunehmen, für das es – noch – keine internationale Grundlage gibt.

Diese Verordnung geht – unabhängig von der Anwendung der Vorschriften vor Inkrafttreten des Übereinkommens – zum Teil inhaltlich darüber hinaus, bleibt zum Teil inhaltlich dahinter zurück.

Ein wesentlicher Punkt sind höhere Anforderungen an Abwrackwerften. Diese Regelungen führen dazu, dass ein Schiff unter einer EU-Flagge nur auf einer EU-Werft oder einer in einem Drittstaat gelegenen Werft abgewrackt werden darf, die sich (freiwillig) dem höheren EU-Standard unterwirft.

Andererseits zwingt die Verordnung nicht dazu, Flaggenstaatverwaltung und Hafenstaatkontrolle nach IMO-Standard aufzubauen. So werden etwa Besichtigungen und Hafenstaatkontrolltätigkeiten jeweils »nur« unter Berücksichtigung der einschlägigen IMO-Richtlinien vorgenommen (Art. 8 und 11).

Baut man nun eine Verwaltung auf, die den Vorgaben der Richtlinie entspricht, führt das zu der Frage, ob ein unter diesen Voraussetzungen ausgestelltes europäisches Zeugnis die gleichwertige Einhaltung der Vorschriften des Übereinkommen bescheinigt, um damit dessen Artikel 3 Absatz 4 (no-favourable-treatment-Klausel) zu genügen.

Nach seiner Annahme hat die Bundesregierung stets betont, das Übereinkommen ratifizieren zu wollen. Die dargestellten Probleme im Zusammenhang mit Verordnung und Übereinkommen zeigen aber deutlich, dass – anders als den bisherigen IMO-Übereinkommen – ein Ratifikationsverfahren kein Selbstläufer mehr ist. Jede Entscheidung – sei es für oder gegen die Ratifikation – wird zu weiteren Schwierigkeiten führen. Kurz gefasst: fachliche Gründe sprechen eher dagegen, politische Gründe dafür. Diesen politischen Erwägungen kann und wird sich Deutschland letztlich nicht entziehen.

In diesen Feldern besteht nun eine EU-Kompetenz. Eine weitere Frage ist, welche Konsequenzen daraus für die Fortentwicklung der IMO-Instrumente ergeben. Im Rahmen der sog. EU-Koordinierung erfolgt ein Abstimmungsprozess für die in den IMO-Gremien zu vertretende Haltung. Dieser Prozess fällt unter die loyale Zusammenarbeit und wäre ein guter Beitrag zur Durchsetzung gemeinsamer Interessen, wenn es darum ginge auszuloten, wo es gemeinsame Standpunkte und Differenzen gibt und mit welcher taktischen und strategischen Vorgehensweise man gemeinsame Ziele am besten erreichen könnte. Die Praxis ist aber eine andere. Die Europäische Kommission schlägt in einem Koordinierungspapier die einzunehmende Haltung vor und setzt sie auch überwiegend durch. Das letztlich mit Mehrheit angenommene Dokument ist dann die Grundlage für die von Mitgliedstaaten zu vertretende Haltung, von der Abweichungen nicht zulässig sind. Vertreter der Kommission

kündigen sogar die Einleitung von Vertragsverletzungsverfahren bei abweichendem Verhalten an. Damit wird nicht nur Flexibilität während der Verhandlung unnötig eingeschränkt. Bei den übrigen in der IMO vertretenen Staaten, insb. bei Entwicklungs- und Schwellenländern werden die EU-Mitgliedstaaten vielfach als fester Block wahrgenommen und ihre Vorschläge schon deshalb nicht akzeptiert.

Darüber hinaus stellt sich die Frage, wie die Europäische Kommission mit dem genannten EuGH-Urteil »Rebe und Wein« umgehen wird, ob sie nämlich den bisherigen Weg der Koordinierung im Rahmen der loyalen Zusammenarbeit verlässt und wegen ihrer vermeintlichen oder tatsächlichen Kompetenz versucht, einen Ratsbeschluss auf der Grundlage des Artikels 218 AEUV durchzusetzen.

### III. Vollzug

These 3:

EU-Regelungen zur Schifffahrt sind keine geeigneten Instrumente, um das Verwaltungs- und Sanktionsrecht der EU-Mitgliedstaaten zu harmonisieren. Sie beeinflussen die Hafenstaatkontrolle negativ.

Mit der Ratifikation verpflichtet sich die Vertragspartei auch zur Durchführung und Überwachung der Übereinkommen, jedoch nach Maßgabe der Bestimmungen der Übereinkommen und der von der IMO dazu beschlossenen Richtlinien. Hier geht es vorrangig um Maßnahmen im Rahmen der Flaggenstaatverantwortung und der Hafenstaatkontrolle. Eine weitergehende Sanktionierung, nämlich durch Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht, ist eher die Ausnahme. So regelt Artikel 4 des MARPOL-Übereinkommens, dass Verstöße gegen das Übereinkommen verboten und zu ahnden sind. Das ist maßgeblich für die Sanktionierung von Verstößen gegen Verhaltensvorschriften. Im Übrigen gelten die Regeln der Hafenstaatkontrolle. Artikel 4 stellt zu recht auf das »Recht der für das betreffende Schiff zuständigen Verwaltung« ab.

Im Vollzug sind bei neuen Instrumenten – in der Anfangsphase – Probleme einzukalkulieren. Sie werden nicht dadurch geringer, dass EU-Regelungen Vorschriften über Durchsetzung und Sanktionierung enthalten und auch noch mit Durchführungsrechtsakten detailscharf präzisieren.

Das lässt sich am Beispiel der Emissionsvorschriften nach Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens und der Schwefelrichtlinie zeigen.

Die Richtlinie 1999/32/EG des Rates hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen wurde mehrfach geändert, zuletzt durch die Richtlinie 2012/33/EU. Sie enthält Regelungen über die Verwendung von Kraftstoffen und deren Inverkehrbringen.

Die Änderungs-RL 2005/33/EG hat die ersten SECA-Vorschriften von Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens übernommen, allerdings mit einer völkerrechtlich problematischen Abweichung: Sie waren für das SECA Nordsee früher anzuwenden.

Darüber hinaus wurde geregelt, dass in Häfen ab 2010 nur Kraftstoff mit einem Schwefelgehalt von max. 0,1% verwendet durfte.

Die Änderungs-RL 2012/33/EU hat dann die Änderungen von Anlage VI über Schwefelemissionsüberwachungsgebiete nachgezeichnet, allerdings auch hier mit Abweichungen:

- Schwefelgrenzwert von 1,5% außerhalb von SECA für Fahrgastschiffe im Linienerkehr bis 2020
- Schwefelgrenzwert von 0,5% außerhalb von SECA ab 2020 ohne Revisionsklausel
- Konkrete Vorschriften zu Probenahme und Analyse mit der Option von Durchführungsrechtsakten.

Artikel 11 der Richtlinie zwingt zur Sanktionierung, enthält insoweit aber keine Ermächtigung für Durchführungsrechtsakte. Sie enthält auch keine Verbindung zur Hafenstaatkontrolle.

Artikel 6 Abs. 1 der Richtlinie enthält Vorschriften über Probenahmen. Sie müssen danach »regelmäßig, mit ausreichender Häufigkeit und mit ausreichenden Mengen so vorgenommen werden, dass die Proben für den geprüften Kraft- oder Brennstoff sowie – im Fall von Schiffskraftstoffen – für den von Schiffen während ihres Aufenthalts in den betreffenden Seegebieten und Häfen verwendeten Kraftstoff repräsentativ sind«.

Nach Absatz 1a sind zur Probenahme, Analyse und Überprüfung von Schiffskraftstoffen einzusetzen: Überprüfung von Tagebüchern und Bunkerlieferbescheinigungen und dann ggf. Probenahmen während der Lieferung oder an Bord.

Absatz 1b enthält die Ermächtigung für Durchführungsrechtsakte, die nur die Häufigkeit der Probenahmen, die Probenahmeverfahren und die Definition einer für den geprüften Brenn- oder Kraftstoff repräsentativen Probenahme betreffen. Solche Durchführungsrechtsakte sind in der Theorie denkbar als Richtlinie, Verordnung oder Entscheidung.

Die dazu im Herbst 2014 zunächst vorgelegten Vorschläge für einen Durchführungsrechtsakt gingen darüber weit hinaus. Sie vermischten Fragen der Überprüfung zum Zweck der repräsentativen Feststellung mit denen der Ermittlung, ob das einzelne Schiff die Vorschriften eingehalten hat, und mit denen der Sanktionierung. Für die Priorisierung, auf welchen Schiffen eine gezogen wird, sollte zwingend ein risikobasierter Ansatz verfolgt werden. Das ist zum einen unlogisch, weil sich so kein repräsentativer Querschnitt des verwendeten Schiffskraftstoffs ermitteln lässt. Zum anderen ließ dieser Ansatz im Hinblick auf Sanktionierung außer Acht, dass Grundlage dafür die jeweils innerstaatlichen Straf- und/oder Ordnungswidrigkeitenvorschriften sind, nach unserem Rechtssystem also ein konkreter Anfangsverdacht. Er ergibt sich jedoch nicht aus einer Risikoabschätzung.

Die weiteren Verhandlungen haben jedoch dazu beigetragen, den Inhalt diese Durchführungsentscheidung deutlich zu reduzieren und auf ein vertretbares Maß zu beschränken.

Ein weiteres Beispiel ist der Umgang mit flüssigen Rückständen von Scrubbern. Sie sind gleichwertiger Ersatz nach Anlage VI und der SchwefelRL. Für flüssige Rückstände sind in der IMO-Guideline MEPC.184(59) für einige, aber nicht alle darin enthaltene Stoffe Grenzwerte und ein höchstzulässiger pH-Wert festgelegt. Darauf bezieht sich auch die SchwefelRL. Diese Richtlinie zwingt, das Einleiten zu verbieten, wenn diese Anforderungen nicht eingehalten sind. Dass darüber hinaus im Anwendungsbereich des CDNI (Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt) ein vollständiges Einleitungsverbot besteht, ist ein weiteres Thema, auf das hier nicht näher eingegangen wird. Dabei handelt es sich nicht um ein Kollisionsproblem zwischen den Übereinkommen.

Andere EU-Rechtsakte haben unmittelbare Auswirkungen auf die Hafenstaatkontrolle. Sie dient der Überprüfung fremdflaggiger Schiffe auf Einhaltung der internationalen Übereinkommen. Dieses Prinzip liegt auch der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle zugrunde. Es hat in der jüngsten Vergangenheit nicht zu verhindernde Aufweichungen gegeben.

Die Verordnung über das Schiffsrecycling hat diese Richtlinie geändert und die »Bescheinigung über das Gefahrstoffinventar bzw. Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013« in den Katalog der zu überprüfenden Dokumente aufgenommen und regelt darüber hinaus in Artikel 11, wie bei Hafenstaatkontrollen vorgegangen werden soll, obwohl das Hongkong-Übereinkommen völkerrechtlich nicht in Kraft getreten und sein Inkrafttreten auch nicht in Aussicht ist:

- Anwendung von Kontrollbestimmungen unter Berücksichtigung der RL 2009/16/EG
- grundsätzlich nur Prüfung der europäisch vorgeschriebenen Dokumente
- eingehende Überprüfung unter Berücksichtigung einschlägiger IMO-Richtlinien bei fehlenden Dokumenten oder bei berechtigtem Grund zu der Annahme, dass Zustand oder Ausrüstung des Schiffes nicht den Angaben entsprechen oder kein Verfahren zur Anwendung des Gefahrstoffinventars angewandt wird
- Möglichkeit zum Festhalten oder Verweisen schon bei fehlenden Dokumenten.

Ähnliches droht bei der MRV-Verordnung. Einerseits sollen Schiffe nicht nur unter Berücksichtigung, sondern in Übereinstimmung der Hafenstaatkontrollrichtlinie überprüft werden. Deshalb wird diese Richtlinie ebenfalls geändert, die Bestätigung nach der MRV-Verordnung wird in den Katalog der zu überprüfenden Dokumente aufgenommen. Andererseits sollen die EU-Mitgliedstaaten daneben ein weiteres Kontroll- und Sanktionierungssystem aufbauen.

Die einheitliche Anwendung der Hafenstaatkontrolle wird über IMO-Richtlinien und die Zusammenarbeit der Hafenstaatkontrollbehörden in den Memoranden (Paris MoU, Tokyo MoU ....) sichergestellt. Ergänzende und nicht kompatible



Regelungen in europäischen Richtlinien und Verordnungen stören eher das Gesamtgefüge. Eine Harmonisierung des Vollzugs außerhalb der Hafenstaatkontrolle erscheint durchaus wünschenswert und dürfte auch im Interesse der Schifffahrt liegen. Eine solche Harmonisierung muss aber zu den jeweiligen innerstaatlichen Rechtsvorschriften kompatibel sein, nicht umgekehrt. Deshalb erscheint eine Vereinbarung auf die »best [administration] practise« zielführend. Auf EU-Ebene kann damit aber allenfalls eine regionale Harmonisierung erreicht werden.

#### IV. Fazit

These 4:

Die Seeschifffahrt braucht einheitliche, weltweit geltende Vorschriften, keine regionalen Sonderlösungen. Das gilt auch für besonders schutzwürdige Meeresgebiete: ihre besonderen Regelungen beruhen auf einheitlichen Standards.

Die vorangegangenen Ausführungen haben gezeigt, dass regionale, gleich ob nationale oder supranationale, Sonderregelungen zu immer neuen Anwendungsproblemen führen. Sie bewirken auch, dass sich die Schifffahrt auf unterschiedliche Regelungen in verschiedenen Regionen einstellen muss. Solange es dabei um inhaltlich vergleichbare Regelungen auf unterschiedlichem Niveau handelt, ist deren Einhaltung vor allem eine Kostenfrage. Erfüllt man das höchste Niveau, führt das zur Übererfüllung in Regionen mit niedrigerem Niveau. Problematisch können aber auch solche Regelungen werden, wenn das geforderte Niveau technisch nicht erfüllbar ist, wie etwa die US-amerikanischen Anforderungen an Ballastwasser-Behandlungssysteme zeigen. Ganz problematisch wird die Lage dann, wenn unterschiedliche Regelungen untereinander nicht kompatibel sind.

Es ist unbestritten, dass es besonders schutzwürdige oder Meeresgebiete gibt, die wegen meteorologischer, morphologischer oder geografischer Besonderheiten auch besonderer Regelungen bedürfen. Die Lösung dafür kann nicht sein, regionale Sonderlösungen zu suchen, sondern für Sondergebiete Regeln zu entwickeln, die weltweit auf gleichen Standards beruhen. So enthält etwa Anlage VI Anhang 3 des MARPOL-Übereinkommens die Vorgaben, die für die Ausweisung von Emissionsüberwachungsgebieten einzuhalten sind. Sie gewährleisten, dass immer der gleiche Standard zugrunde liegt, und, dass die Rechtsfolgen die gleichen sind.

Das Verkehrsressort hat schon immer die Auffassung vertreten, dass die weltweit agierende Seeschifffahrt auch weltweit geltender Regelungen bedarf. Wir sind deshalb dankbar, dass der Koalitionsvertrag für diese Legislaturperiode dieses Prinzip aufgegriffen hat:

»Auf einseitige nationale oder europäische Sonderregelungen verzichten wir.«



## **Probleme des Meeresnaturschutzes und des Umweltschutzes im Seeverkehr**

**Nadja Ziebarth**

**BUND Meeresschutzreferentin und Leiterin des BUND Meeresschutzbüros, Bremen**

In dem Vortrag wurden die Umweltfolgen der Schiffsemissionen sowie die Meeresnaturschutzfolgen des Einsatzes von Scrubbern als Abgasreinigungssystem, des Müll-eintrages und des Ballastwassers behandelt.

Für den Seeverkehr der Nord- und Ostsee gilt seit Januar 2015 ein zulässiger Schwefelgrenzwert im Treibstoff von maximal 0,1 %. Mit der Senkung des Schwefelgehaltes wird eine weitere Verbesserung der Luftqualität erreicht werden. Allerdings ist aus Sicht des Meeresnaturschutzes zu bedauern, dass mit der Revision des MARPOL Annex VI auch die Nutzung von Abgasnachbehandlung als Alternative zu sauberen Treibstoffen ermöglicht wurde. Die Schifffahrtsindustrie kann also auswählen zwischen

- dem Einbau von Abgasnachbehandlungsanlagen, den sogenannten Scrubbern
- der Nutzung schwefelarmen Treibstoffs
- der Nutzung alternativer Treibstoffe, z.B. LNG.

Für welche Variante der Emissionsreduktion sich die Reedereien entscheiden, ist noch unklar. So hat sich z.B. die Carnival Corporation als eine der großen Kreuzfahrtreedereien und die Norwegische Gas-Tankerreederei Solvang für Scrubber anstelle von schwefelarmem Diesel bzw. LNG entschieden.

### **Erläuterung des Wirkprinzips von Scrubbern**

Die Reinigungswirkung in den Nachbehandlungsanlagen, den sogenannten Scrubbern, erfolgt durch die Einleitung des Abgases in ein Reinigungsmedium. Dieses kann Seewasser, Frischwasser oder ein Trockengranulat sein. Ein Großteil der Abgasinhaltsstoffe wird gelöst oder reagiert chemisch mit den Inhaltsstoffen des Wassers bzw. des Granulats und wird so aus dem Abgasstrom entfernt. Bei den Scrubbern, die mit Wasser arbeiten, wird nach dem Scrubbingprozess das Abwasser behandelt

(Zentrifuge oder Hydroclone). Bei offenen Systemen wird das Abwasser in die Meeresumwelt eingeleitet und bei geschlossenen Systemen zum größten Teil wieder in den Prozess zurückgeführt.

Problematisch aus Sicht des Meeresnaturschutzes sind die Abwässer, die dabei entstehen und eingeleitet werden. Die Abwässer enthalten schädliche Substanzen aus dem Abgas wie z.B. Schwermetalle. Scrubber, die im sogenannten geschlossenen Modus betrieben werden, haben unter Umständen noch Reste von Prozesszusatzstoffen im Abwasser, wie z.B. Flockungsmittel. Dazu gibt es bislang allerdings keine Informationen, da diese Stoffe bei der Zulassung der Anlagen nicht berichtspflichtig sind und bei Messkampagnen bislang noch nicht getestet wurden.

Die empfohlenen Grenzwerte durch die IMO beziehen sich nur auf den pH-Wert, Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe, Trübung/ gelöste Partikel und Nitrat. Viele Abwasserinhaltsstoffe sind somit nicht erfasst. In der Tabelle 1 sind die Messergebnisse der Schwermetallgehalte im Abwasser der Ostseefähre Ficara Seaways dargestellt.

	SW Inlet		SW discharge		diff	
	µg/l	mg/MWh	µg/kg	[mg/MWh]	[µg/l]	[mg/MWh]
Vanadium	1,1	77	164	10302	162,9	10225
Nickel	2,2	231	43,3	2818	41,1	2587
Chrome	0,8	68	5,6	429	4,8	361
Cadmium	0,1	6	0,1	4	0	-2
Mercury	<0,05	0	<0,05	0		0
Led	13,3	904	26,4	1569	13,1	665
Arsen	1,2	105	1,4	88	0,2	-17
Copper	74,4	5120	190	11776	115,6	6656
Zinc	124	8492	324	20727	200	12235

Tabelle 1: Hansen, Jens Peter, 2012: *Exhaust Gas Scrubber Installed Onboard MV Ficara Seaways, Public test report, Alfa Laval Aalborg*

Die Abwassermengen, die dabei entstehen und die diese Schadstoffe enthalten, liegen bei offenen Scrubbern bei ca. 45 t/kWh. Dieser Wert kann in Abhängigkeit von der Alkalinität des Seewassers steigen. Ist die Alkalinität des Wassers gering, wie z.B. in der östlichen und nördlichen Ostsee sowie in Fluss- und Ästuar Bereich, erhöht sich die benötigte Wassermenge, um die geforderte Reinigungsleistung zu erzielen. Bei der dänischen Ostsee-Fähre Ficara Seaways, mit einer Hauptmaschine von 21 MW, wurden im geschlossenen Modus 2 – 4 m<sup>3</sup>/h und im offenen Modus 1000 m<sup>3</sup>/h Abwasser produziert. Dadurch können die Stofffrachten erheblich sein.

In einer Studie zu den Umweltfolgen von Scrubbern ist eine Abschätzung der Schadstoffeinträge an Beispielschiffen vorgenommen worden. Das Beispielschiff ist hier ein kleiner Tanker mit einer Kapazität von 15.000 t. Es verkehrt auf einigen möglichen Routen der Nord- und Ostsee.

Werte Schiff 1	Route	Kiel-Stralsund	Kiel-Göteborg	Kiel-Brunsbüttel	Hamburg-Cuxhaven	Hamburg-Brunsbüttel	Emden-Cuxhaven
	sm	104	230	54	56	37	148
Vanadium in g	SW	251	554	73	101	67	356
	FW	0,01	0,02	0,00	0,00	0,00	0,01
Blei in g	SW	20	45	6	8	5	29
	FW	0,012	0,026	0,003	0,005	0,003	0,017
Arsen in g	SW	0,3	0,7	0,1	0,1	0,1	0,4
	FW	0,03	0,07	0,01	0,01	0,01	0,04
Nickel in g	SW	63	140	18	26	17	90
Quecksilber in g	SW	0,1	0,3	0,0	0,1	0,0	0,2
Kupfer in g	SW	178	393	52	72	48	253
Zink in g	SW	307,55	680,17	89,97	124,44	82,22	437,67
Öl in kg	SW	0,62	1,36	0,18	0,25	0,16	0,88
Nitrat in g	SW	200	442	58	81	53	284

Tabelle 2. Beispielschiff: Tanker, 15.000 dwt, 14 kn (FW – geschlossener Modus, SW – offener Modus) (Lange, 2014: Auswirkungen von Abgasnachbehandlungsanlagen/Scrubbern auf die Umweltsituation in Häfen und Küstengewässern, Umweltbundesamt Projektnummer 33913)

Die europäische Wasserrahmenrichtlinie (WRRL, RL 2000/60/EG) listet in Anhang X besonders gefährliche also sogenannte prioritäre Stoffe. Von den prioritären Stoffen des Anhang X WRRL sind Blei, Quecksilber, Naphtalin und Nickel im Scrubber-Abwasser enthalten. Nach derzeitigen Erkenntnissen besteht keine akute Gefahr, dass die Umweltqualitätsnormen für die zulässige Höchstkonzentration pro Jahr überschritten werden. Nicht abbaubare Schadstoffe wie Schwermetalle reichern sich jedoch in der Umwelt an. Dieser Prozess ist mit dem Ziel der MSRL »Erreichung eines guten ökologischen Zustandes« ebenfalls nicht vereinbar.

Im Hinblick auf die Einleitmengen ist deshalb zu befürchten, dass es bei einem deutlichen Anstieg der Scrubber-Nutzung von Schiffen in den ökologisch sensiblen und bereits stark vorbelasteten Küstengewässern der Nord- und Ostsee und den benetzten Wasserkörpern der Hafenzufahrten und Häfen zu einer erheblichen Umweltbelastung kommt.

Neben den absoluten Einleitmengen an Schadstoffen ist auch der Wasserdurchsatz ein wichtiger Faktor bei der Bewertung der ökologischen Auswirkungen. Es kann als sicher angenommen werden, dass das Scrubber-Abwasser keine lebenden Organismen mehr enthält. Die mit dem Seewasser aufgenommenen Mikroalgen und jegliches Makrozoobenthos sind damit der Nahrungskette entzogen. Ob dies für das marine Ökosystem des Wattenmeers, der Ostsee, der Fluss-Ästuarie und der Häfen in Zukunft eine erhebliche Beeinträchtigung bedeuten wird, wurde noch nicht untersucht.

**Die Forderung** an die Bundesregierung ist deshalb, umgehend ein Einleitverbot von Scrubberabwässern in die inneren Gewässer einzuführen. Darüber hinaus sollten die internationalen Anstrengungen zur einheitlichen Regelung in Nord- und Ostsee verstärkt werden sowie ein effektives Kontroll- und Bußgeldsystem eingeführt werden.

## Vermüllung der Meere

Müll im Meer ist ein drängendes Thema. Der Müll stammt sowohl aus Quellen an Land als auch von Aktivitäten auf See. Die Umweltschäden, die sich aus dem Müll und hier vor allem Plastikmüll ergeben, entstehen aus den großen und sehr kleinen Plastikteilen. Große Teile wie Fischernetze, Plastikseile und -container stellen eine physische Belastung für Organismen dar. Sie fressen die Teile, verheddern sich darin und werden verletzt oder sterben. Außerdem können die schwimmenden Plastikteile auch »Mitfahrgelegenheiten« für marine Arten bieten, die so mit dem Wind und der Meeresströmung in entfernte Gebiete als »fremde Arten« gelangen. Durch mechanische Belastung und Photodegradation werden aus großen Teilen mit der Zeit kleine Partikel. Zum Teil gelangt das sogenannte Mikroplastik aber auch direkt als Rohmaterial der Industrie durch Ladungsverlust von Schiffen oder aus Konsumprodukten über kommunale Abwässer in die Flüsse und Meere.

Die Wirkung der kleinen Plastikteile ist vor allem chemischer Natur. Mikroplastik hat eine chemisch sehr aktive Oberfläche und bindet toxische Stoffe an seine Oberfläche. Darüber hinaus enthält Plastik selbst toxische Stoffe, wie z.B. Phthalate und Flammschutzmittel. Problematisch wird diese chemische Komponente, wenn Mikroplastik von z.B. filtrierenden Tieren wie Muscheln aufgenommen wird. Das Mikroplastik kann sowohl zu Verletzungen und Schädigungen im Tier führen, als auch die gesammelten Schadstoffe so in die Nahrungskette aufnehmen.

Schiffsmüll bildet nur einen kleinen Teil der Müllmenge im Meer. Trotzdem bestand und besteht hier ein Regelungsbedarf zur Verhinderung der illegalen Einleitung. MARPOL Annex V verbietet den Mülleintrag. Dieses Verbot gilt für den gesamten Müll mit Ausnahme von Lebensmittelabfällen. Für flüssige gefährliche Stoffe und Ladungsreste gelten die MARPOL Anlagen II und III.

Das Problem ist die effektive Verhinderung illegaler Verklappung. Die Kontrolle der Einhaltung von MARPOL wird durch die Post State Control über die Mülltaggebühren durchgeführt. Ein Nachweis illegaler Verklappung ist auf diesem Weg fast unmöglich. Die Präsentation von Verbrennungsasche lässt keine Rückschlüsse auf die Menge des verbrannten Mülls zu.

**Die Forderung** an die Bundesregierung ist deshalb, sich auf internationaler Ebene für ein Verbot der Müllverbrennung an Bord stark zu machen.

## Ballastwasser

Ballastwasser von Schiffen ist eine potentielle Eintragsquelle von gebietsfremden Organismen, die sich unter Umständen invasiv ausbreiten und dadurch die standorttypischen Organismengemeinschaften bedrohen und somit ökologische und ggf. ökonomische Schäden und Gesundheitsrisiken verursachen. Bereits jetzt gibt es in der Ostsee 119 bekannte sogenannte »Alien Species«<sup>1</sup>.

1 Baltic Sea Action Plan, 2007

Zur Verhinderung der Einschleppung fremder Arten durch das Ballastwasser von Schiffen wurde bereits 2004 von der IMO die Ballastwasserkonvention (BWC) beschlossen.

Die Ballastwasserkonvention (BWC) tritt 12 Monate nach der Ratifizierung von mind. 30 Staaten in Kraft, die gemeinsam mind. 35 % der Welthandelstonnage repräsentieren. Derzeit haben 43 Staaten mit insgesamt 32,54 % der Welthandelstonnage die BWC ratifiziert (Stand Januar 2015). Von den Mitgliedern der EU haben 14 Staaten die BWC noch nicht ratifiziert.

Doch bereits jetzt wird deutlich, dass entsprechend Regulation D-2 keineswegs alle Organismen im Ballastwasser vor dem Auslass abgetötet sind. Damit sind die Befürchtungen des Einschleppens fremder Arten durch Ballastwasser nicht ausgeräumt.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Ausnahmeregelungen entsprechend A-3 (same location) und BWC A-4 (Port survey) zu erlangen. Ausnahmeregelungen nach A-3<sup>2</sup> sind nicht zeitlich begrenzt und leiden unter dem Mangel einer korrekten Definition des Begriffs »same location«.

Der Erfolg der BWC hängt nun von der Fähigkeit ab, Risiken für den Artentransfer durch bestimmte Schiffe abschätzen zu können, die zwischen verschiedenen Regionen operieren. Basis für eine Risikoabschätzung muss jeweils eine solide Datenbasis der lokalen Organismengemeinschaften sein. Dies ist gegenwärtig jedoch nicht gegeben. Es bestehen große Lücken in der Wissensbasis zur Organismengemeinschaft in den Häfen (Port Biological Baseline Surveys – PBBS).

**Die Forderung** an die Bundesregierung ist deshalb einerseits ihr Engagement für umfangreiche taxonomische Aufnahmen zu verstärken und keine Ausnahmeregelungen zu erteilen, solange die Datenbasis nicht valide ist. Ebenso sollten alle fremden Organismen, die neu entdeckt werden, als potentiell invasiv angesehen werden. Das derzeitige System zur Bekämpfung solcher Arten ist zu träge, um wirkungsvoll zu sein. Deshalb sollte die Bundesregierung einen Fonds einrichten, der ein sofortiges Eingreifen möglich macht.

---

2 »...the discharge of Ballast Water and Sediments from a ship at the same location where the whole of that Ballast Water and those Sediments originated and provided that no mixing with unmanaged Ballast Water and Sediments from other area has occurred. If mixing has occurred, the Ballast Water taken from other areas is subject to Ballast Water Management in accordance with this Annex«

