

Deutscher Verkehrsgerichtstag 2018



56. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2018

Veröffentlichung der auf dem 56. Deutschen Verkehrsgerichtstag vom 24. bis 26. Januar 2018 in Goslar gehaltenen Vorträge, Referate und erarbeiteten Empfehlungen

Luchterhand Verlag 2018

Die Durchführung des 56. Deutschen Verkehrsgerichtstages und die Drucklegung dieser Dokumentation wurde vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz unterstützt.



**Deutscher
Verkehrsgerichtstag**

Gefördert durch:



**Bundesministerium
der Justiz und für
Verbraucherschutz**

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 a.D., Geschäftsführer
Uwe Cremerius, Leiter Kraftfahrt Schaden
Ulrike Dronkovic, Rechtsanwältin
Hans-Jürgen Gebhardt, Justizrat u. Rechtsanwalt
Birgit Heß, Leitende Oberstaatsanwältin
Anke Leue, Ministerialrätin
Dr. Susanne Mädrich, Ministerialrätin
Gesine Reisert, Rechtsanwältin
Univ.-Prof. Dr. Thomas Riepert, Stv. Leiter des Instituts für Rechtsmedizin
Dr. Markus Schäpe, Rechtsanwalt
Dr. Klaus Schneider, Rechtsanwalt
Dr. Hans-Joseph Scholten, Vorsitzender Richter am OLG
Prof. Dr. Ansgar Staudinger, Vizepräsident VGT
Gert-Jürgen Scholz, Ministerialrat
Bernd Weidig, Vorsitzender Richter am Landgericht

Hamburg 2018

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
e-mail: service@deutscher-verkehrsgerichtstag.de

ISBN 978-3-472-09576-7

www.wolterskluwer.de

www.luchterhand-fachverlag.de

Alle Rechte vorbehalten.

© 2018 Wolters Kluwer Deutschland GmbH, Luxemburger Straße 449, 50939 Köln.

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.

Umschlagskonzeption: Martina Busch, Grafikdesign, Homburg Kirrberg

Satz: Innodata Inc., Noida, Indien

Druck und Weiterverarbeitung: Williams Lea & Tag GmbH, München

Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem und chlorfreiem Papier.

Inhaltsverzeichnis

Arbeitskreise	
Themen, Referenten	VII
Empfehlungen	
der Arbeitskreise	XI
Eröffnungsansprache	
des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages Generalbundesanwalt a.D. Kay Nehm	XVII
Begrüßungsansprache	
des Oberbürgermeisters der Stadt Goslar Dr. Oliver Junk	XXVII
Grußwort	
der Niedersächsischen Justizministerin Barbara Havliza	XXXI
Plenarvortrag	
Prof. Dr. Henning Kagermann	XXXVII
Referate:	
Arbeitskreis I:	
Privates Inkasso nach Verkehrsverstößen im Ausland	
1. Stuart Hendry	1
2. Michael Nissen	5
3. Dr. Carl Friedrich Nordmeier	13
Arbeitskreis II:	
Automatisiertes Fahren (Zivilrechtliche Fragen)	
1. Marion Jungbluth.	31
2. Prof. Dr.-Ing. Markus Maurer.	43
3. Dr. Christian Meyer-Seitz.	59
4. Dr. Martin Stadler	71
Arbeitskreis III:	
Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort	
1. Dr. Matthias Quarch	79
2. Dr. Philipp Schulz-Merkel	93
3. Prof. Dr. Jan Zopfs	107
Arbeitskreis IV:	
Vorbild Europa? Mehr Wohnsitzgerichtsstände in der ZPO?	
1. Prof. Dr. Martin Gebauer	117
2. Christoph Heinrichs.	133
3. Sascha Piontek	155

Inhaltsverzeichnis

Arbeitskreis V:

Cannabiskonsum und Fahreignung

1. Dr. Klaus Borgmann.	167
2. Professor Dr. Thomas Daldrup	187
3. Frank-Roland Hillmann III	195

Arbeitskreis VI:

Sanktionen bei Verkehrsverstößen

1. Gerhard G. Düntzer	203
2. Ralf Geisert	209
3. Prof. Dr. Dr. h.c. Jörg-Martin Jehle.	233
4. Korinna Rakowski	241

Arbeitskreis VII:

Ansprüche Schwerstverletzter

1. Prof. Dr. med. Paul A. Grützner	257
2. Bernd Höke	265
3. Dr. jur. Johannes Vöcking	277
4. Ulrich Werwigk	283

Arbeitskreis VIII:

Digitalisierung – Schifffahrt der Zukunft

1. Beate Beckmann	293
2. Svante Einarsson.	309
3. Dr. Nicoletta Kröger	313

Die Anzahl der erfassten Teilnehmer am 56. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2018 betrug 1862.

Sie gliederten sich nach Gruppen wie folgt auf:

Rechtsanwälte	739	Fahrlehrer	61
Versicherer	209	Medienvertreter	60
Polizei	184	Richter	56
Sonstige	125	Staatsanwälte	36
Automobilclub/Verkehrswacht	96	Industrie	22
Mediziner/Psych./Uni	87	Schifffahrt	15
TÜV/Dekra/SV	82	Berufsgenossenschaft	12
Verwaltung	78		

Arbeitskreise, Themen, Referenten

- Arbeitskreis I:** **Privates Inkasso nach Verkehrsverstößen im Ausland**
- Europarechtliche Rahmenbedingungen
 - Legalität der Geschäftsmodelle?
 - Lukrativer Markt vor Gerechtigkeit?
- Leitung** **Oskar Riedmeyer**, Rechtsanwalt, Fachanwalt für Verkehrsrecht, München
- Referent** **Stuart Hendry**, Business & Legal Manager, Euro Parking Collection plc (EPC), London
- Referent** **Michael Nissen**, Rechtsanwalt, Leiter Internationales Recht ADAC e.V., München
- Referent** **Dr. Carl Friedrich Nordmeier**, Richter am Landgericht, Frankfurt am Main
-
- Arbeitskreis II:** **Automatisiertes Fahren (Zivilrechtliche Fragen)**
- Risiken der neuen Technik
 - Wer haftet, wenn die Technik versagt?
 - Brauchen wir ein neues Haftungssystem?
- Leitung** **Vera von Pentz**, Richterin am Bundesgerichtshof, stellvertretende Vorsitzende des VI. Zivilsenats, Karlsruhe
- Referentin** **Marion Jungbluth**, Leiterin Team Mobilität und Reisen, Verbraucherzentrale Bundesverband e.V., Berlin
- Referent** **Prof. Dr. Markus Maurer**, Technische Universität Braunschweig
- Referent** **Dr. Christian Meyer-Seitz**, Ministerialrat, Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, Berlin
- Referent** **Dr. Martin Stadler**, Leitender Justiziar Allianz Versicherungs-AG, München
-
- Arbeitskreis III:** **Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort**
- Ist der Straftatbestand noch zeitgemäß?
 - Reformvorschläge
 - Versicherungsrechtliche Auswirkungen
- Leitung** **Prof. Dr. Roland Rixecker**, Präsident des Verfassungsgerichtshofs des Saarlandes, Präsident des Saarländischen Oberlandesgerichts a.D., Saarbrücken
- Referent** **Dr. Matthias Quarch**, Vorsitzender Richter am Landgericht Aachen
- Referent** **Dr. Philipp Schulz-Merkel**, Rechtsanwalt, Fachanwalt für Versicherungsrecht, für Strafrecht und für Verkehrsrecht, Nürnberg
- Referent** **Prof. Dr. Jan Zopfs**, Lehrstuhl für Strafrecht und Strafprozessrecht, Johannes Gutenberg-Universität, Mainz

Arbeitskreis IV:	Vorbild Europa? Mehr Wohnsitzgerichtsstände in der ZPO? <ul style="list-style-type: none">– Die Benachteiligung bei Inlandsfällen– Relevanz bei Autokauf und Verkehrsunfällen
Leitung	Dr. Rainer Hüßtege , Vorsitzender Richter am Oberlandesgericht München
Referent	Prof. Dr. Martin Gebauer , Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Internationales Privatrecht und Rechtsvergleichung, Eberhard Karls Universität Tübingen
Referent	Christoph Heinrichs , Rechtsanwalt, Fachanwalt für Versicherungsrecht und Verkehrsrecht, Leer
Referent	Sascha Piontek , Richter am Oberlandesgericht Hamm, Wiss. Mitarbeiter am Bundesgerichtshof IV. Zivilsenat, Karlsruhe
Arbeitskreis V:	Cannabiskonsum und Fahreignung <ul style="list-style-type: none">– Entzug der Fahrerlaubnis bei gelegentlichem Cannabiskonsum– Neue verwaltungsrechtliche Grenzwerte?– Cannabis auf Rezept und Fahreignung?
Leitung	Prof. Kurt Bodewig , Präsident der Deutschen Verkehrswacht e.V., Berlin
Referent	Dr. Klaus Borgmann , Vorsitzender Richter am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, München
Referent	Prof. Dr. rer. nat. Thomas Daldrup , Forensische Toxikologie und Alkohollabor, Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Düsseldorf
Referent	Frank-Roland Hillmann III , Rechtsanwalt, Fachanwalt für Verkehrsrecht, Oldenburg
Arbeitskreis VI:	Sanktionen bei Verkehrsverstößen <ul style="list-style-type: none">– Höhere Bußgelder: Heilmittel oder Abzocke?– Praxis im europäischen Vergleich– Kriminologische Erkenntnisse– Interventionsmöglichkeiten aus wissenschaftlicher Sicht
Leitung	Prof. Dr. Peter König , Richter am Bundesgerichtshof, Leipzig
Referent	Gerhard G. Düntzer , Rechtsanwalt und Notar a.D., Münster
Referent	Ralf Geisert , Polizeidirektor, Landespolizeipräsidium Saarland, Saarbrücken-Dudweiler
Referent	Prof. Dr. Dr. h.c. Jörg-Martin Jehle , Institut für Kriminalwissenschaften, Georg-August-Universität Göttingen
Referentin	Korinna Rakowski , Regierungsrätin, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn

Arbeitskreis VII:	Ansprüche Schwerstverletzter <ul style="list-style-type: none">– Medizinische Gesichtspunkte– Vorfinanzierung– Opfergrenze
Leitung	Burkhard Pauge , Richter am Bundesgerichtshof a.D., Münster
Referent	Prof. Dr. med. Paul A. Grützner Ärztlicher Direktor der Berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik Ludwigshafen
Referent	Bernd Höke , Rechtsanwalt, Kanzlei Voigt Rechtsanwalts GmbH, Dortmund
Referent	Dr. Johannes Vöcking , Staatssekretär a.D., ZNS – Hannelore Kohl Stiftung, Bonn
Referent	Ulrich Werwigk , Rechtsanwalt, Claimsmanager, Swiss Re Europe S.A. Niederlassung Deutschland, München
Arbeitskreis VIII:	Digitalisierung – Schifffahrt der Zukunft <ul style="list-style-type: none">– Datensicherheit und Risikomanagement– E-Government für die Schifffahrt– Eigentum und Nutzungsrechte an Daten
Leitung	Prof. Dr. Dr. h. c. Peter Ehlers , Präsident und Professor des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie a.D., Hamburg
Referentin	Beate Beckmann , Regierungsdirektorin, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn
Referent	Svante Einarsson , Senior Cyber Security Engineer, DNV GL SE, Hamburg
Referentin	Dr. Nicoletta Kröger , Rechtsanwältin, Corvel LLP, Hamburg

EMPFEHLUNGEN DER ARBEITSKREISE

Arbeitskreis I

Privates Inkasso nach Verkehrsverstößen im Ausland

Das private Inkasso nach Verkehrsverstößen im europäischen Ausland hat bei mehr als 450.000 Fällen in Deutschland im Jahr 2017 inzwischen eine wesentliche Bedeutung bekommen.

Für die betroffenen Touristen besonders belastend sind hohe Nebenkosten der Beitreibung, die unterbliebene Erstinformation und die späte Geltendmachung, teilweise Jahre nach dem angeblichen Verstoß, die die Verifizierung erheblich erschwert. Zudem fehlt es häufig vor Ort an einer deutlichen Kundmachung der zu erfüllenden Verpflichtungen.

Der Arbeitskreis stellt fest, dass privates Inkasso bei öffentlich-rechtlichen Bußgeldern aus Straßenverkehrsverstößen, insbesondere im Anwendungsbereich des EU-Rahmenbeschlusses Geldsanktionen, ausgeschlossen sein muss. Bei privatrechtlichen Forderungen darf nicht mit der Anwendung des EU-Rahmenbeschlusses Geldsanktionen gedroht werden.

Der Arbeitskreis fordert die Kommunen, Regionen und Straßenbetreiber auf, sicherzustellen, dass die betroffenen Autofahrer zeitnah und verständlich in ihrer jeweiligen Landessprache informiert werden, ohne dass die ursprüngliche Forderung durch unverhältnismäßige Nebenkosten erhöht wird.

Der Arbeitskreis fordert die Installierung eines Ombudsmannes, an den sich die Autofahrer bei streitigen Forderungen wenden können.

Der Arbeitskreis fordert das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz auf, ein Gesetzgebungsverfahren auf europäischer Ebene mit dem Ziel eines Verbrauchergerichtsstandes zu initiieren. Zivilrechtliche Forderungen aufgrund von Verkehrsverstößen sollen nur an diesem Gerichtsstand durchgesetzt werden können.

Arbeitskreis II

Automatisiertes Fahren (Zivilrechtliche Fragen)

1. Der Gesetzgeber sollte klar zwischen hochautomatisierten und vollautomatisierten Fahrfunktionen unterscheiden. Er sollte die Regelungen in § 1a und b StVG auf hochautomatisierte Fahrfunktionen beschränken.
2. Der Gesetzgeber sollte klarstellen, dass das Verbot der Nutzung der in § 23 Abs. 1a StVO genannten elektronischen Geräte (Handy etc.) im hochautomatisierten Fahrbetrieb nicht gilt.
3. Es besteht keine Veranlassung, das geltende Haftungssystem (Halter-, Fahrer- und Herstellerhaftung) für den Betrieb hochautomatisierter und vollautomatisierter Fahrzeuge zu verändern.
4. Der Gesetzgeber sollte die Mindestdeckungssumme der Kfz-Haftpflichtversicherung von derzeit 7,5 Millionen auf 10 Millionen Euro erhöhen und damit einen Gleichklang mit den Haftungshöchstbeträgen des § 12 StVG herstellen.
5. Die Speicherung der in § 63a Abs. 1 StVG genannten Daten sollte sowohl im Fahrzeug selbst als auch bei einem unabhängigen Dritten erfolgen. Auch im letztgenannten Fall bleibt Adressat der Übermittlungsverpflichtung gemäß § 63a Abs. 3 StVG allein der Halter. Die Einzelheiten sollte der Gesetzgeber unverzüglich regeln.

§ 63a

Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion

(1) Kraftfahrzeuge gemäß § 1a speichern die durch ein Satellitennavigationssystem ermittelten Positions- und Zeitangaben, wenn ein Wechsel der Fahrzeugsteuerung zwischen Fahrzeugführer und dem hoch- oder vollautomatisierten System erfolgt. Eine derartige Speicherung erfolgt auch, wenn der Fahrzeugführer durch das System aufgefordert wird, die Fahrzeugsteuerung zu übernehmen oder eine technische Störung des Systems auftritt.

Arbeitskreis III

Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

1. Die strafrechtlichen und versicherungsvertragsrechtlichen Regelungen zum unerlaubten Entfernen vom Unfallort führen zu gewichtigen Rechtsunsicherheiten. Dadurch können Verkehrsteilnehmer überfordert werden. Vor diesem Hintergrund erinnert der Arbeitskreis daran, dass § 142 StGB ausschließlich dem Schutz Unfallbeteiligter und Geschädigter an der Durchsetzung berechtigter und der Abwehr unberechtigter Schadensersatzansprüche dient.
2. Der Arbeitskreis empfiehlt mit überwiegender Mehrheit dem Gesetzgeber zu prüfen, wie eine bessere Verständlichkeit des § 142 StGB erreicht werden kann, insbesondere durch eine Begrenzung des Unfallbegriffs auf Fortbewegungsvor-

gänge und eine Präzisierung der Wartezeit bei Unfällen mit Sachschäden bei einer telefonischen Meldung, etwa bei einer einzurichtenden neutralen Meldestelle.

3. Der Arbeitskreis fordert mit überwiegender Mehrheit den Gesetzgeber auf, die Möglichkeiten der Strafmilderung oder des Absehens von Strafe bei tätiger Reue in § 142 Abs. 4 StGB zu reformieren. Dabei sollte die Begrenzung auf Unfälle außerhalb des fließenden Verkehrs entfallen und die Regelung auf alle Sach- und Personenschäden erweitert werden.
4. Der Arbeitskreis fordert mit knapper Mehrheit, dass das unerlaubte Entfernen vom Unfallort bei Sachschäden nicht mehr im Regelfall zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis führt. Die Worte »oder an fremden Sachen bedeutender Schaden entstanden« in § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB sollten gestrichen werden.
Der Arbeitskreis empfiehlt, bis zu einer gesetzlichen Änderung einen Regelfall der Entziehung der Fahrerlaubnis nur noch bei erheblichen Personen- und besonders hohen Sachschäden (ab 10.000 EUR) anzunehmen.
5. Der Arbeitskreis hält es für notwendig, den Inhalt der auf das Verbleiben an der Unfallstelle bezogenen versicherungsvertraglichen Aufklärungsobliegenheit den strafrechtlichen Pflichten nach § 142 StGB entsprechend zu verstehen. Er fordert die Versicherer auf, dies durch unmittelbare Bezugnahme auf § 142 StGB in den AKB klarzustellen.

Arbeitskreis IV

Vorbild Europa? Mehr Wohnsitzgerichtsstände in der ZPO?

1. Der Arbeitskreis fordert den Gesetzgeber im Interesse der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit auf, in § 215 Abs. 1 VVG klarzustellen, dass neben dem Versicherungsnehmer auch Versicherte und Begünstigte erfasst sind. Der Gesetzgeber sollte weiter klarstellen, dass für die Zuständigkeit des Gerichts neben dem Wohnsitz auch der Sitz maßgeblich ist.
2. Der Arbeitskreis fordert den Gesetzgeber im Interesse der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit weiter auf, den neu zu fassenden § 215 VVG insgesamt in die ZPO zu überführen.
3. Der Arbeitskreis empfiehlt, auf einen Schutzgerichtsstand für die Direktklage des Geschädigten gegen den Pflichthaftpflichtversicherer auch künftig zu verzichten.
4. Der Arbeitskreis fordert den Gesetzgeber auf zu prüfen, ob und inwieweit für Inlandssachverhalte über die bisherige Fassung des § 29c ZPO hinaus ein Verbrauchergerichtsstand in Anlehnung an die Regelungen des 4. Abschnitts der Brüssel Ia-VO geschaffen werden sollte.
5. Der Arbeitskreis empfiehlt, im Gerichtsstand des § 29 Abs. 1 ZPO den Erfüllungsort in Anlehnung an Art. 7 Abs. 1 Buchst. b Brüssel Ia-VO eigenständig zu bestimmen, damit ein Rückgriff auf das materielle Recht (z. B. auf §§ 269 f. BGB) nicht mehr erforderlich ist.

Arbeitskreis V Cannabiskonsum und Fahreignung

Die Fahrerlaubnis-Verordnung bedarf im Hinblick auf Arznei- und berauschende Mittel einer Überarbeitung durch den Ordnungsgeber.

Der Arbeitskreis ist der Auffassung, dass der erstmalig im Straßenverkehr auffällig gewordene, gelegentliche Cannabiskonsum nicht ohne Weiteres als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen angesehen wird, sondern lediglich Zweifel an seiner Fahreignung auslöst, die er mittels einer MPU ausräumen kann.

Der Arbeitskreis vertritt die Meinung, dass nicht bereits ab 1 ng/ml THC im Blutserum fehlendes Trennungsvermögen unterstellt werden darf. Er teilt die Feststellungen der Grenzwertkommission, wonach dies erst ab einem THC-Wert von 3 ng/ml Blutserum der Fall ist.

Auch im Falle einer medizinischen Indikation, insbesondere für die Verordnung von Cannabis-Blüten, begründet eine Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss von Cannabis Zweifel an der Fahreignung. Aus dem Gebot der Verkehrssicherheit heraus ist es deshalb erforderlich, dass dann auch vor dem Hintergrund der Grunderkrankung die Fahreignung zu prüfen ist.

Auch in diesem Sinne müssen die Patienten, die ein Kraftfahrzeug führen wollen, durch entsprechend qualifizierte Ärzte umfassend über ihre Beeinträchtigung der Fahreignung und Fahrsicherheit informiert und begleitet werden. Dies ist entsprechend zu dokumentieren.

Der Gesetzgeber wird gebeten, für Kontrollen im Straßenverkehr ein geeignetes Nachweisdokument vorzusehen.

Arbeitskreis VI Sanktionen bei Verkehrsverstößen

Der Arbeitskreis lehnt eine pauschale Erhöhung der Bußgeldsätze ab.

Er empfiehlt aber eine spürbare Anhebung der Geldbußen, verbunden mit verstärkter Androhung von Fahrverboten, für besonders verkehrssicherheitsrelevante Verkehrsverfehlungen (namentlich Geschwindigkeits-, Abstands- oder Überholverstöße) unter Berücksichtigung des jeweiligen Gefährdungspotentials und der Verkehrssituation. Dies muss einhergehen mit einer nachdrücklicheren und effektiveren Verkehrsüberwachung, gerade an Unfallhäufungs- und Gefährdungsstellen. Die Praxis in den Bundesländern sollte harmonisiert werden.

Einem »Einkalkulieren« von Geldbußen muss entgegengewirkt werden. Umgekehrt darf nicht der Eindruck der »Abzocke« unter fiskalischen Gesichtspunkten entstehen.

Empfehlungen

Der Arbeitskreis fordert eine für die Verkehrsteilnehmenden nachvollziehbare Beschilderung. Verkehrspädagogische und verkehrspsychologische Maßnahmen sind zu stärken.

Der Arbeitskreis spricht sich dafür aus, bundesweit eine empirische Basis zu schaffen, mithilfe derer die präventiven Wirkungen der für Verkehrsverfehlungen im Ordnungswidrigkeitenrecht angedrohten Sanktionen besser beurteilt werden können.

Arbeitskreis VII

Ansprüche Schwerstverletzter

- Nach den Erkenntnissen der Fachmediziner hat sich für die Rehabilitation Schwerstverletzter das Modell der gesetzlichen Unfallversicherung bewährt und gegenüber dem von anderen Sozialversicherungsträgern, z. B. der gesetzlichen Kranken- und Rentenversicherung, bisher angewandten Verfahren als überlegen erwiesen. Deshalb appelliert der Arbeitskreis an den Gesetzgeber, diese Defizite in der Rehabilitation («Reha-Lücke») nach dem Modell der gesetzlichen Unfallversicherung zu beheben.
- Nach Auffassung des Arbeitskreises hat der Haftpflichtversicherer im Rahmen der berechtigten Ansprüche des Geschädigten die Aufwendungen für vermehrte Bedürfnisse Schwerstverletzter, wie z.B. PKW-Umrüstung, Schaffung behindertengerechten Wohnraums etc., durch Kostenübernahmeerklärung oder in anderer geeigneter Form sicherzustellen, wobei das Sicherungsbedürfnis des Haftpflichtversicherers (Schädigers) zu berücksichtigen ist.
- Haftpflichtversicherer sollten im Rahmen ihrer Eintrittspflicht die Kostenübernahme für die Anschaffung von Hilfsmitteln, die von Medizinern als förderlich angesehen werden, unabhängig von der Eintrittspflicht von Sozialversicherungen und Dritteleistungsträgern erklären.
- Der Arbeitskreis weist darauf hin, dass Schwerstverletzte mit erheblicher Einschränkung der Mobilität unter Umständen Anspruch auf Erstattung der Kosten von Begleitpersonen haben.
- Bei Schwerstverletzten sollte das Reha-Management nach den Regeln des »Code of Conduct für das Reha-Management« der Arge Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein frühzeitig eingeleitet werden.

Arbeitskreis VIII

Digitalisierung – Schifffahrt der Zukunft

In der rapide voranschreitenden Digitalisierung sieht der Arbeitskreis für die Seeschifffahrt große Chancen, aber auch Risiken.

Empfehlungen

1. Die Schifffahrt muss verpflichtet werden, Maßnahmen zur Datensicherheit und zum Datenschutz als Bestandteil des jeweiligen Sicherheitsmanagements einschließlich Verfahren, wie bei Störungen zu reagieren ist, festzulegen. Dafür müssen internationale Anforderungen vor allem im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) verbindlich gemacht werden. Für Cyber-Security-Zwischenfälle in der Schifffahrt ist eine Meldepflicht an die zuständigen Behörden einzuführen.
2. Die steigenden Anforderungen der Digitalisierung müssen bei Aus- und Fortbildung der in der Schifffahrt Tätigen angemessen berücksichtigt werden.
3. Da schiffsbezogene Daten eine immer größere wirtschaftliche Bedeutung gewinnen, bedarf es – genauso wie in anderen Bereichen – einer eindeutigen Klärung der Datennutzungsrechte. Zu prüfen ist, ob ein eigentumsähnliches Recht an Daten geschaffen und dem Eigentümer oder berechtigten Besitzer des die Daten generierenden Geräts zugeordnet werden sollte.
4. Die bereits eingeleiteten Maßnahmen zur Schaffung eines umfassenden e-Governments in der Schifffahrt müssen zügig ausgeweitet und durch die Bereitstellung ausreichender Finanzmittel und der entsprechenden technischen Infrastruktur unterstützt werden. Dazu gehören u.a. die Einführung eines elektronischen Schiffsregisters, die Etablierung elektronischer Schiffs- und Besatzungszeugnisse als Standard und die Zulassung eines elektronischen Logbuchs. Die Anforderungen an das »Maritime Single Window« sollten zur Vereinfachung von Meldeprozessen international, zumindest aber auf europäischer Ebene vereinheitlicht werden.

Eröffnungsansprache des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages Generalbundesanwalt a.D. Kay Nehm am 25. Januar 2018 in Goslar

Meine sehr verehrten Damen, meine Herren!

Ich begrüße Sie zur Eröffnung des 56. Deutschen Verkehrsgerichtstages in Goslar.

Über 1800 Teilnehmer warten gespannt, ob das vielversprechende Angebot unseres Vorbereitungsausschusses nicht nur Aufmerksamkeit auf sich gelenkt hat, sondern auch die erwarteten Früchte tragen wird. Die Voraussetzungen sind vom Veranstalter und von der Stadt Goslar trefflich bereitet. Ich bedanke mich bei Ihnen, Herr Oberbürgermeister Dr. Junk, bei Ihrer Verwaltung sowie bei den Bürgern der Stadt für die materielle und personelle Unterstützung sowie für die langjährig ge- und bewährte Gastfreundschaft. Mit Freude habe ich vernommen, dass die überfällige Errichtung einer Stadthalle (Dank großzügigen Sponsorings) in absehbarer Zeit Wirklichkeit werden wird und nicht bis zum unwiderruflichen Zerfall des Odeon-Theaters (einer Fata Morgana gleich) eine bessere Zukunft vorgaukelt.

Auch in diesem Jahr sind unsere Themen bunt gemischt. Darunter befinden sich neben Aspekten des europäischen Rechts »Dauerbrenner« wie Unfallflucht, Cannabiskonsum und Verkehrssanktionen. Besonders freue ich mich, dass wir in Zusammenarbeit mit der Hannelore-Kohl-Stiftung einen Arbeitskreis anbieten können, der den Blick auf das Schicksal Schwerverletzter und deren vielfältige menschliche und rechtliche Probleme lenkt. Die hohe Teilnehmerzahl unterstreicht die Dringlichkeit dieses Thema.

In den letzten Monaten stand und steht die nahe und ferne Zukunft der autonomen Technik im Mittelpunkt des rechtlichen Interesses und damit auch im Zentrum des aktuellen Verkehrsgerichtstages. Wir beginnen mit einem Überblick über »Autonome Systeme – Auswirkungen auf Wirtschaft und Gesellschaft«. Es ist uns gelungen, Herrn Prof. Henning Kagermann, den Präsidenten der acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften – als Plenarredner zu gewinnen.

Verehrter Herr Prof. Kagermann, als acatech-Präsident, als langjähriger Chef der SAP und nicht zuletzt als Mitstreiter in der Ethikkommission »Automatisiertes

und Vernetztes Fahren« sind Sie dem Thema autonome Systeme und Verkehr eng verbunden. Wir freuen uns, dass Sie Ihre vielfältigen Erfahrungen auf dem Gebiet fortgeschrittener Automatisierung in einen breiten gesellschaftlichen Kontext einbinden werden. Seien Sie uns herzlich willkommen.

Sodann werden wir unsere schon länger währenden Beratungen über das »Automatisierte Fahren« mit der Diskussion der zivilrechtlichen Aspekte fortsetzen. Der Arbeitskreis Seefahrt meldet sich erneut zum Thema Digitalisierung zu Wort. Im vergangenen Jahr haben wir überrascht erfahren, wie weit die Vorarbeiten zu einer autonomen Schifffahrt bereits gediehen sind. In Kürze wird die »Yara Birke-land« als erstes fernsteuerbares oder autonom fahrendes Container-Schiff den Verkehr zwischen einer norwegischen Düngemittelfabrik und dem 60 km entfernten Larvik aufnehmen. In diesem Jahr wird der Arbeitskreis unter anderem über die Datensicherheit und das Risikomanagement sowie über die Frage der Nutzungsrechte an Daten der Schifffahrt diskutieren.

Mit der Frage, wem gehören die Daten schließt sich der Kreis. Am Freitag erleben Sie in unserem »Nachschlag« »Karl-Dieter Möller im Gespräch mit Dr. Dieter Zetsche«, Vorsitzender des Vorstandes der Daimler AG.

An zwei Themen kann auch der Eröffnungsvortrag nicht vorbeigehen: Der Zukunft des autonomen Fahrens und dem Komplex emissionsfreier automobiler Antriebe. Am 20. Juni vergangenen Jahres hat die vom Bundesverkehrsminister berufene Ethikkommission »Automatisiertes und Vernetztes Fahren« ihren Bericht vorgelegt. Ihr Votum: Automatisiertes und Vernetztes Fahren ist unter Beachtung gewisser Grenzen ethisch vertretbar.

Die dem Kommissions-Bericht vorangestellten 20 Regeln offenbaren keine in Stein gemeißelten Gebote. Sie enthalten ethische Leitplanken für die Vision künftiger Verkehre, deren Verwirklichung und technische Ausgestaltung derzeit niemand voraussagen kann. Es war wohl gerade diese Offenheit, die ein weitgehend einheitliches Votum der Kommissionsmitglieder ermöglicht hat.

Im Kern ging es uns darum, keine Entwicklung zu blockieren, die ein deutliches Potential zur Schadensvermeidung und Schadensminderung erwarten lässt. Der Bericht mahnt jedoch mehrfach, die daraus erwachsenden Gefahren für die Autonomie des Menschen im Blick zu behalten. Daraus folgt, Restrisiken stehen der neuen Technik dann nicht entgegen, wenn diese zu einer grundsätzlich positiven Risikobilanz beiträgt.

Leider hat eine unsichtbare Regie darauf bestanden, den Bericht vor der parlamentarischen Sommerpause und zeitgleich mit dem Inkrafttreten des neuen Straßenverkehrsgesetzes zu veröffentlichen. Aus Angst vor der eigenen Courage haben es Bundesregierung und Gesetzgeber versäumt, dem Vorschlag des Verkehrsministeriums folgend, beim automatisierten Fahren auf den Begriff des Fahrzeugführers zu verzichten. Die unentschiedene Haltung betrifft keine marginale Begrifflichkeit. Sie hat gravierende rechtliche Konsequenzen.

Nach herkömmlicher Definition ist Fahrzeugführer, wer das Kraftfahrzeug in eigener Verantwortung lenkt. Bleibt ein Fahrer, der den automatisierten Fahrmodus

gewählt hat, auch dann Fahrzeugführer, wenn er das Steuer mit Billigung des Gesetzgebers aus der Hand gibt und sich diversen elektronischen Spielchen widmet?

Selbstverständlich trägt der automatisiert Fahrende die Verantwortung für die Beachtung der Systemvoraussetzungen und ihrer Grenzen. Die Verpflichtung, gegebenenfalls wie ein Fahrlehrer korrigierend einzugreifen, macht ihn nach der Rechtsprechung jedoch nicht zum Fahrzeugführer.

Automatisiertes Fahren, das über eine erweiterte Lenkhilfe hinausreicht, verlagert zwangsläufig die Verantwortung vom Fahrer auf die Technik. Ohnedies bleibt die umfassende fortbestehende Verantwortung fragwürdig. Nicht nur, weil der Mensch durch permanente Überwachung automatischer Systeme überfordert wird. Auch weil zwischen der Aufforderung des Systems, das Steuer zu übernehmen, und einer situationsgerechten verantwortlichen Reaktion je nach Ablenkung weit mehr als 8 Sekunden vergehen können. Gerade in derart kritischer Situation muss jede Übersteuerung vermieden werden.

Der Industrie mag dies Planungssicherheit bescheren, für den Kunden folgt daraus jedoch eine partielle Freizeichnung des Herstellers für die Folgen mangelbehafteter Systeme. So wird der Nutzer der Automatisierung – noch dazu auf seine Kosten – als Versuchskarnickel missbraucht. Bemerkenswert, dass ausgerechnet das für Justiz und Verbraucherschutz zuständige Ministerium dazu die Feder geführt hat.

Leider hat der finale Zeitdruck auch das Ergebnis der Ethikkommission beeinflusst. So ist es nicht gelungen, in der für die Öffentlichkeit zentralen Frage des Dilemmas eine überzeugende Position zu formulieren. Dilemma-Situationen dienen seit jeher der Verdeutlichung ethischer und rechtlicher Prinzipien – etwa im berühmten Weichensteller-Fall: Soll in einer unausweichlichen Gefahrensituation die Weiche so gestellt werden, dass eine Gruppe von Gleisarbeitern vor dem sicheren Tod bewahrt wird, indem eine auf dem Nebengleis stehende Person geopfert wird?

Wer es unternimmt, Lösungen für ethisch vertretbares Verhalten beim automatisierten Fahren zu empfehlen, tut gut daran, sich an einschlägigen Fällen im herkömmlichen Verkehrsgeschehen und an deren Lösung nach Recht und Gesetz zu orientieren. In der Dilemma-Frage lassen jedoch weder Unfallstatistik noch reale Praxis empfehlenswerte Verhaltensmuster erkennen. Nun obliegt es nicht der Industrie, dem autonomen Verbraucher alternative Modelle mit mehr oder weniger ethischem Anspruch zur Auswahl zu stellen. Staat und Gesellschaft bleiben verpflichtet, auf Grundlage einer einheitlichen Rechtsordnung die Richtung zu bestimmen.

Die Antwort des Rechts ist eindeutig: Die Tötung eines Menschen in der Absicht, andere vor dem sicheren Tod zu bewahren, kann im konkreten Fall entschuldigt sein, sie bleibt aber in jedem Fall rechtswidrig. Eine rechtswidrige aber unter Umständen entschuldigte Handlung darf der Gesetzgeber nicht vorgeben. Es wäre deshalb konsequent, von Empfehlungen zur technikunterstützten Lösung des Dilemmas abzusehen. Der Kommissionsbericht hält es dagegen – vermutlich in Übereinstimmung mit der vox populi – für vertretbar, auf eine Minderung der Opferzahl abzustellen.

Ungeachtet der Rechtslage stößt die Umsetzung an Grenzen. Schon die Prämisse Sachschäden vor Personenschäden kann nicht ausblenden, dass vermeintlich geringere Sachschäden ihrerseits schwerwiegende Beeinträchtigungen von Insassen oder Dritten zur Folge haben. Die Vielgestaltigkeit der Fallkonstellationen und das wahrhaft unberechenbare Verhalten potentieller Opfer sind technisch nicht zu fassen. Wer will vorhersagen, ob nicht die gefährdeten Gleisarbeiter die Gefahr weitaus früher erkennen und leichter beiseite springen können als der vom Geschehen überraschte Kollege?

Die Lösung kann deshalb nur lauten, Unfallvermeidung um jeden Preis durch angepasstes vorausschauendes Fahren. Scheitert der Versuch, den Unfall durch Warnzeichen, Ausweichen und technikunterstütztes gewaltsames Abbremsen zu vermeiden, werden zumindest die Unfallfolgen deutlich gemindert.

Ohne Frage müssen autonome Fahrzeuge selbst auf grob verkehrswidriges Verhalten anderer unfallvermeidend programmiert werden. Es hieße aber die Verantwortung des Herstellers zu überdehnen, die ethische Akzeptanz an die Verpflichtung zu knüpfen, Unfälle – auch solche höherer Gewalt – unter allen Umständen zu verhindern.

Trotz dieses marginalen Mankos können die ethischen Leitlinien der Kommission als Meilenstein auf dem Wege zum autonomen Fahren bezeichnet werden. Die Bundesregierung hat sich deren Ergebnisse zu Eigen gemacht. Ein Maßnahmenplan soll das Erforderliche zügig umsetzen. Unter anderem sollen Untersuchung und Diskussion dilemmatischer Unfallszenarien vertiefend fortgesetzt und durch eine öffentliche Institution begleitet werden.

Leider wird damit der Dilemma-Frage mit dem Ziel der Beruhigung der Öffentlichkeit eine völlig überzogene Bedeutung beigemessen. Was Generationen von Ethikern, Rechtswissenschaftlern und Dramatikern nicht geschafft haben, wird auch dann nicht gelingen, wenn die Diskussion von einer deutschen Behörde begleitet wird.

Trotz aller technischen und rechtlichen Hürden lassen die weltweiten Anstrengungen eine schrittweise Realisierung des autonomen wenn nicht sogar des vernetzten Fahrens für das Ende des kommenden Jahrzehnts keineswegs als Utopie erscheinen.

Auf einem nicht minder komplexen Felde künftigen Verkehrs ist die Politik weniger zurückhaltend. Die Utopie einer emissionsfreien Mobilität im Blick, ist sogar von einer gesetzlichen Verpflichtung zur Elektromobilität ab 2030 die Rede. Wurde nicht einst der Diesel mit gleicher Überzeugung als Alternative zum CO₂ – emittierenden Benzinerverpriesen?

Statt die Umwelt zu entlasten, förderten Steuervorteile und attraktive Verbrauchswerte die Entwicklung überdimensionierter Diesel-PKW. Gefälliger Formen und chrom-gefasste Endrohre verpassten den zunächst belächelten Innenstad-Offroadern den begehrten Schick. Der SUV ist in.

In den USA hatte man dieser Technologie wenig entgegenzusetzen. Also wurden Grenzwerte dekretiert, die seinerzeit kaum einzuhalten waren. Findige Autobauer

wussten mit Hilfe der technisch bedingten Abschaltautomatik einen normgerechten Ausstoß von Schadstoffen vorzuspiegeln. Die Konsequenzen waren grausam: Strafzahlungen in exorbitanter Höhe und eine »stellvertretende« Höchststrafe von sieben Jahren Haft nebst 400.000 Dollar Geldstrafe für einen Manager der zweiten Reihe.

Nach US-Recht ausgehandelte Entschädigungen und Strafen weckten hierzulande Begehrlichkeiten. Pauschale Betrugsvorwürfe, ungeklärte Haftungsfragen und spektakuläre Überschreitungen von Feinstaub- und Stickoxidgrenzwerten brachten die einst bewunderte Technologie in Verruf.

Statt sie weiter zu vervollkommen, wird der Diesel verteufelt, der Elektroantrieb als allein seligmachend gepriesen.

Wer die Zukunft des Automobils an Wunschvorstellungen ausrichtet, mag sich damit begnügen, den Schadstoffausstoß der Motoren zu vergleichen. Die reale Umweltbilanz sieht anders aus. So erweist sich der ökologische Aufwand beim Bau eines Elektroautos samt Batterie rund 60% höher als bei einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Nach Untersuchungen der schwedischen Energieagentur müsste ein moderner Benziner etwa 100 000 Kilometer fahren, um mit dem CO₂-Ausstoß der Akkuproduktion für einen TeslaS gleichzuziehen. Dabei sind die Umweltprobleme bei der Entsorgung der Altbatterie noch nicht einmal berücksichtigt.

Zudem vergrößern schleichender Leistungsabfall heutiger Batterien und Fortschritte bei der Entwicklung verbesserter Akkus die Diskrepanz zwischen der Nutzungsdauer von Batterie und Fahrzeug. Wenn rund 40 % der Anschaffungskosten eines Elektromobils allein auf die Batterie entfallen, führt dies nicht nur zu rapidem Wertverlust, die teure Ersatzbeschaffung für ein ansonsten intaktes Fahrzeug verschlechtert die Umweltbilanz zusätzlich.

Eine ehrliche ökologisch-wirtschaftliche Bilanz kann auch nicht ausblenden, dass die Wertschöpfung beim Elektromobil weitgehend an uns vorbeigehen wird. Knappe Ressourcen treiben die ohnehin hohen Anschaffungskosten in die Höhe. Die Kapazitäten von Lithium beispielsweise sind begrenzt. Anbieter in Nordamerika, Mexiko und in Finnland werden den künftigen Bedarf nicht decken können. Die Vorkommen konzentrieren sich im Wesentlichen auf die ehemaligen Salzseen im sogenannten »Lithium-Dreieck« Argentinien, Bolivien und Chile.

Kobalt wird größtenteils als Nebenprodukt in Nickel- und Kupferminen gewonnen. Der schwache Nickel- und Kupferpreis bietet bislang wenig Anreiz, die Produktion zu steigern. Das wird sich erst ändern, wenn die Kobaltgewinnung allein nennenswerten Gewinn verspricht. Auch das wird sich in den Preisen niederschlagen. Etwa 60% der Kobaltvorräte liegen in dem durch Bürgerkriege instabilen zentralafrikanischen Kongo. Über die dortigen Arbeitsbedingungen samt Kinderarbeit sei hier der Mantel des Schweigens gebreitet. Schwerwiegender erscheint das drohende Oligopol mit entsprechenden Folgen für Verfügbarkeit und Preis. Chinesische Unternehmen haben sich gegen die Finanzierung der kongolesischen Infrastruktur den Zugriff gesichert.

Die Ankündigung von Tesla, Kobalt ausschließlich »lokal« zu beziehen, verdeutlicht die Problematik: In Nordamerika wurden 2016 lediglich knapp 8000 Tonnen produziert. Allein der Bedarf von Tesla wird jedoch auf 7000 bis 15.000 Tonnen Kobalt geschätzt.

Auch der Betrieb selbst führt, solange erneuerbare Energien nicht nach Bedarf zur Verfügung stehen, zu keiner nennenswerten Verminderung von CO₂. Nach Angaben der Hersteller ist der Stromverbrauch für Mittelklasse-Fahrzeuge so hoch, dass für seine Erzeugung derzeit ebenso viel fossiler Brennstoff nötig ist, wie für den Betrieb entsprechender Diesel. Da der Wirkungsgrad bei der Strom-Erzeugung aus fossilem Brennstoff nur etwa 30 bis 40% beträgt und der Wirkungsgrad eines Elektroantriebes mit 80% veranschlagt wird, bleibt der Wirkungsgrad der gesamten Kette bei gerade einmal 40%. Schließlich geht in der allgemeinen Euphorie unter, dass Batterien mit Lithiumzellen im Falle eines Crashes erhebliche Risiken bergen. Durch Kurzschluss verursachte Brände sind ausgesprochen schwer zu löschen.

Gleichwohl rechnet der VDA damit, dass Deutschland bis 2025 mit Neuzulassungen von 15 bis 25% Weltmarktführer für Elektromobilität sein wird. Die Kunden wissen es besser: Sie lassen sich selbst durch die 4000-Euro-Prämie nicht blenden. Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle hat im vergangenen Jahr gerade einmal 27.217 Anträge für die Förderung von Elektrofahrzeugen entgegengenommen. Bei den ohnehin fragwürdigen Hybrid-Fahrzeugen waren es 19.664 Anträge.

Angesichts eines Gesamtanteils aller Stromer von unter 2% steht die Elektromobilität in Deutschland also mitnichten vor dem Durchbruch.

Im Gegensatz zur Politik ist den Kunden bewusst, dass dem Schein emissionsfreier Mobilität vielfältige Nachteile gegenüber stehen. Das betrifft nicht einmal die bescheidenen Reichweiten. Ist doch die Masse der Berufspendler ebenso wie Handwerker, Kleingewerbetreibende und Paketdienste mit Reichweiten von rund 150 km pro Tag ausreichend bedient. Die individuell spürbaren Nachteile der Technologie liegen im Preis/Leistungsverhältnis, im Gewicht und Raumbedarf sowie in der Ladeinfrastruktur und -kapazität.

Wer Wissenschaftlern mehr Vertrauen entgegenbringt als selbsternannten Umweltschützern, kann nicht übersehen, dass die Stromnetze einer flächendeckenden Inanspruchnahme auf absehbare Zeit nicht gewachsen sein werden. Das idyllische Bild des Einfamilienhauses mit Carport und Stecker vor der Tür verdeckt, dass das Laden in Ballungszentren mit Mehrfamilienhäusern und Tiefgaragen ebenso wenig gelöst ist, wie die Überland-Versorgung entlang der Hauptverkehrsadern. Ein Gemeinwesen, das es trotz vollmundiger Versprechen bis heute nicht geschafft hat, ein akzeptables WLAN über die Republik zu werfen, sollte sich mit der Zusage künftiger Versorgungssicherheit zurückhalten.

Je nach Fortschritt der Batterietechnik wird der Ladevorgang an der Stromzapfsäule statt der herkömmlichen 5 Minuten runde 30 Minuten in Anspruch nehmen. Die Vorstellung einer sechsfachen Anzahl von Ladepunkten mit Wetterschutz und Infrastruktur dürfte neben den Planern auch die Phantasie der Kabarettisten

beflügeln. Tank und Rast ließen sich mit öffentlich geförderten Werbespots der Umweltparteien auflockern. Ungeduldige Kunden werden in spontanen Diskussionsrunden der guten alten Zeit nachtrauern, als Fernfahrten noch ohne Zwangspausen möglich waren.

Woher soll der für eine flächendeckende Vollversorgung benötigte Strom kommen? Wind und Sonne stehen nicht bedarfsgerecht zur Verfügung. Deutschland ist nicht Norwegen, das sich Dank Wasserkraft landesweit elektrisch beheizte Wohnungen leisten kann. Also werden wir unsere Landschaften solange weiter verspargeln, bis mit Hilfe unsinniger Subventionen auch der letzte Windhauch eingefangen ist.

Selbst dann wird der heilige Florian zuverlässig verhindern, dass die gewonnene Energie bedarfsgerecht zum Verbraucher kommt.

So werden wir nach dem Ausstieg aus der Atomkraft und dem ins Haus stehenden Verzicht auf Kohlekraftwerke weiterhin gezwungen sein, eine doppelte Infrastruktur aus erneuerbaren und konventionellen Quellen vorzuhalten, den von einer geächteten Technologie erzeugten Strom im Ausland zu kaufen und den bei Wind und Sonne gewonnenen überschüssigen Strom zu Lasten der Verbraucher an der Strombörse zu verscherbeln.

Erwarten wir unter diesen Umständen wirklich, dass auch künftig kostenlose Park- und Versorgungsplätze für Elektrofahrzeuge zur Verfügung stehen, während Otto Normalverbraucher die stetig steigenden Kosten der Energiewende schultern darf?

Nun ändern die genannten Vorbehalte natürlich nichts an den aktuellen für Mensch und Umwelt unerträglichen Schadstoff-Belastungen. Leider fördert die unzureichende Differenzierung zwischen Kohlendioxid, Stickoxid und Feinstaub irritierende Bemühungen, den Teufel mit dem Beelzebub auszutreiben.

Die besorgniserregende Belastung mit krebserregendem Feinstaub ist nicht allein auf den Diesel zurückzuführen. Hauptverursacher sind die Landwirtschaft, Ladevorgänge sowie die Industrie. Der Anteil des Verkehrs liegt insgesamt bei etwa 13%. Er ist auch durch antriebsneutrale Faktoren wie Abrieb von Reifen, Kuppelungen und Bremsen verursacht. Gleichwohl stellt eine Gesellschaft, die nichts dabei findet, zum Jahreswechsel durch Pyrotechnik ein Vielfaches an Feinstaub zu verbreiten, ausgerechnet den Diesel an den Pranger.

Nicht weniger dramatisch sind die gesundheitlichen Folgen hoher Stickoxid-Werte. Die Europäische Union hat bereits vor Jahren für beide Schadstoffe Grenzwerte festgelegt. Allerdings hat sie eine gewisse Anzahl von Überschreitungen erlaubt. Bei Feinstaub sind es bis zu 35, bei Stickstoffdioxid bis zu 18 Tage.

Dabei handelt es sich, wie die Ausnahmen belegen, um gewillkürte aus dem Mittel temporärer örtlicher Belastungen ermittelte Werte. Hier kommt es also im Gegensatz zum Arbeitsschutz nicht auf die konkreten Gefahren für den Einzelnen an. Vielmehr spiegeln die Grenzwerte das Gesamtbild einer schädlichen jedoch akzeptierten grenzwertigen Belastung.

Über die Sinnhaftigkeit dieser Bestimmung mag man streiten. Stündliche Spitzenwerte im Berufsverkehr und die Berechnung von Jahresmittelwerten repräsentieren nicht die Belastung der Anwohner innerhalb oder auf der Rückseite der Wohngebäude. Jedenfalls wird sich niemand ständig in der Nähe kritischer Messstationen aufhalten.

Ungereimt erscheint auch, dass die europäischen Vorgaben zwar als Richtlinie ausgestaltet sind, verbindlich jedoch nur zur Zielumsetzung verpflichten. Das Ergebnis ist kurios. Der den Mitgliedsstaaten belassene Spielraum wird offensichtlich – selbstverständlich nicht bei uns – nach Kräften genutzt.

Auch wenn an Deutschlands schmutzigster Kreuzung, dem Stuttgarter Neckartor, keine grüne Oase erblühen wird, städtebaulich kann mit Grünanlagen, Frischluftschneisen und umweltbewusster Verkehrsplanung viel getan werden. Daneben würden Qualität und Pünktlichkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs gewiss mehr Pendler zum Umsteigen veranlassen als dies bislang mit Appellen an die Vernunft gelungen ist.

Schließlich seien diejenigen, die Norwegen als umweltpolitisches Musterland rühmen, an die Erfolge der dortigen Städte-Maut erinnert. Ist es nicht besser, eine nach aktueller Schadstoffbelastung gestaffelte Citymaut zu akzeptieren als mit Horrorszenarien oder fruchtlosen Bitten den Verkehr abzuwürgen?

Setzen wir also nicht alles auf ein Pferd, vor allem nicht auf das falsche. Die Elektromobilität, der Diesel aber auch der Benziner mit alternativen Treibstoffen haben ihre jeweils sinnvollen Einsatzbereiche. Alle drei bergen Entwicklungspotentiale, die noch längst nicht ausgereizt sind. Deshalb sind der angesagte überleitete Tod des Diesel und die Forderung nach Beendigung seiner steuerlichen Entlastung besorgniserregend.

Moderne Diesel emittieren ein Fünftel weniger CO₂ als vergleichbar motorisierte Benziner. Im vergangenen Jahr wurden hierzulande über 38 Millionen Tonnen Diesel und über 18 Millionen Tonnen Superbenzin verkauft. Der rapide sinkende Absatz von Dieselfahrzeugen wird angesichts der Zurückhaltung gegenüber dem Stromer und angesichts des eingeschliffenen Hanges zu überdimensionierten Fahrzeugen den Anteil des Superkraftstoff und damit den Ausstoß von CO₂ erheblich steigern.

Der Dichter der Aufklärung, Gotthold Ephraim Lessing – von Fragen der Moralität freilich Jahrhunderte entfernt – bringt es auf den Punkt: »Wer über gewisse Dinge den Verstand nicht verliert, der hat keinen zu verlieren!« Vielleicht mangelt es uns Kritikern aber auch nur an jenem durch nichts begründeten Optimismus, dem der Kölner mit Artikel 3 des Rheinischen Grundgesetzes so unnachahmlichen Ausdruck zu verleihen pflegt, »et hätt noch emmer joot jejang«.

Tatsächlich ist das Meiste von dem, was ich in den vergangenen Jahren an dieser Stelle an Ungereimtheiten in Recht und Praxis kritisch aufgespießt habe, am Ende noch immer gut gegangen. Wie weit dies auch auf Goslarer Bemerkungen und Empfehlungen beruht, mag dahinstehen. Jedenfalls hat der Deutsche Verkehrsgerichtstag in den bald zwei Jahrzehnten meiner Präsidentschaft seine Bedeutung

Eröffnungsansprache

und seine Akzeptanz bei den Adressaten unserer Botschaften kontinuierlich steigern können. Nun ist es Zeit, das Zepter weiterzureichen.

Deshalb werde ich nach fünf Wahlperioden als Vereinspräsident, davon neun Jahre zugleich als Tagungspräsident bei den Wahlen des kommenden Jahres nicht erneut für den Vorstand kandidieren. An der Eröffnung des 57. Deutschen Verkehrsgerichtstages (am Donnerstag, den 24. Januar 2019) werde ich nur noch als gewesener Präsident teilnehmen. So verabschiede ich mich schon heute von Ihnen. Ich danke Ihnen für Ihre Geduld und Ihre Toleranz, mit der Sie die usurpierten Freiheiten des präsidentialen Eröffnungsredners ohne auffälliges Murren ertragen haben.

Der 56. Deutsche Verkehrsgerichtstag ist eröffnet.

**Begrüßungsansprache des
Oberbürgermeisters der Stadt Goslar
Dr. Oliver Junk
am 25. Januar 2018 in Goslar**

Sehr geehrter Herr Präsident, lieber Herr Nehm,
meine sehr verehrten Damen und Herren,

ich freue mich, Sie zum 56. Deutschen Verkehrsgerichtstag Goslar begrüßen zu dürfen und heiße Sie alle – wie jedes Jahr – ganz herzlich willkommen.

Ein besonderer namentlicher Gruß gilt dem Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages, Herrn Kay Nehm,

Herrn Vizepräsidenten Prof. Dr. Ansgar Staudinger und allen Vorstandskolleginnen und -kollegen.

Ein besonderes Willkommen gilt weiterhin
der Niedersächsischen Justizministerin,

Frau Barbara Havliza,
als Vertreterin der Landesregierung
sowie

Herrn Prof. Dr. Henning Kagermann, Präsident acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften 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 56. Mal – zu uns gekommen sind.

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag und Goslar werden nun schon seit 1963 in einem Atemzug genannt.

Wie es in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten immer üblich war, begrüßt auch heute der Oberbürgermeister die Tagungsgäste hier in der Kaiserpfalz.

Und erlauben Sie mir gleich zu Beginn die Frage:

Könnte es einen würdigeren Rahmen, einen angemesseneren Ort geben, um diese Tagung zu eröffnen?

Begrüßungsansprache

Die Dauerkartenbesitzer unter Ihnen werden wissen, dass es zeitweise auch eine Oberbürgermeisterin war, die hier begrüßt hat.

Der Oberbürgermeister bringt dabei für gewöhnlich seine Freude darüber zum Ausdruck, dass Sie, die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Verkehrsgerichtstages, wieder bei uns sind.

Er erwähnt traditionell, dass der Deutsche Verkehrsgerichtstag Goslar die größte Tagung in der Stadt darstellt und nicht nur wirtschaftliche Effekte hat, sondern sich auch sehr positiv auf das Image der Stadt auswirkt.

Jahr für Jahr bedankt sich der Oberbürgermeister bei den zahlreichen Sponsoren und verweist auf das Rahmenprogramm.

Im Hinblick auf hier und da kritisierte nicht hinreichende Angebote bei Tagungsorten und Hotelkapazitäten hat der Oberbürgermeister – seit 55 Jahren – immer wieder auf Verbesserungen hingewiesen.

Auch ich bin in den vergangenen Jahren stets auf die Stadtentwicklungsprozesse eingegangen, habe gleichsam Wasserstandsmeldungen abgegeben.

In diesem Jahr wollte ich auf die Hotelentwicklungen und –erweiterungen in der Mauerstraße (Villa Saxer) mit 100 Betten, im Schieferweg (Boutique-Hotel) mit 32 Betten und bei der Alten Münze ebenfalls mit 32 Betten eingehen:

Insgesamt also 164 Betten im hochwertigen Segment.

Ich wollte Ihnen erzählen, dass sich der Achtermann in Richtung Mauerstraße erweitert – ein benachbartes Haus wird abgerissen und in einem Neubau werden ca. 40 neue Zimmer mit 80 Betten entstehen.

Weiterhin investiert der Achtermann aktuell in eine neue Eingangssituation vom Parkplatz in Vorbereitung der Finanzministerkonferenz in Goslar im April.

Und auch der Eingangsbereich von der Rosentorstraße wird neu. Waschbeton wird einer neuen Glasfassade weichen und eine neue Hotelhalle entsteht.

Meine Damen und Herren,

Meine Idee war es auch, dass ich über die Entwicklung hier im Pfalzquartier berichte. Mit Unterstützung des Landes, mit Unterstützung des Goslarer Ehrenbürgers Hans-Joachim Tessner werden über 50 Millionen EUR investiert.

Investiert in eine Parkplatzsituation sowie ein neues Hotel der Freigeist-Gruppe mit 120 Zimmern im 4 oder 5 Sterne Bereich.

Und investiert wird auch in eine neue Tagungsstätte:

Neben den bereits fertiggestellten Tagungsräumen auf dem Energiecampus wird direkt hier neben dem derzeitigen Parkplatz für PKW und Busse eine neue Veranstaltungshalle entstehen. Im Dezember vor 37 Tagen haben wir mit der Tessner-Stiftung die Verträge unterschrieben.

Die Stiftung wird eine neue Event-, Tagungs- und Kulturstätte bauen, der Stadt schenken – dabei aber zugleich auf 20 Jahre fixiert die Unterhaltungskosten übernehmen.

Gute, richtig gute Aussichten für unsere Stadt, die ja insgesamt eine erfreulich gute Entwicklung nimmt.

Begrüßungsansprache

Meine Damen und Herren,

Ich wollte – wie vor einem Jahr – darauf verweisen, dass viele Kolleginnen und Kollegen meiner Verwaltung für den Verkehrsgerichtstag arbeiten: IT-Service, Kulturbereich der Stadt, Goslar Marketing. Immerhin 14 Kolleginnen und Kollegen sind in diesen Tagen für Sie im Einsatz.

Wie in den Vorjahren hat der Rat der Stadt einstimmig 20.000 EUR für diese Tagung bewilligt, keine kleine Summe wie ich meine.

Verehrte Gäste

das alles wollte ich Ihnen erzählen, habe mich dann aber doch anders entschieden.

Und zwar deshalb weil seit 14 Tagen nicht nur in Goslar, sondern auch überregional, über die Zukunft des Deutschen Verkehrsgerichtstages Goslar in Goslar diskutiert wird.

Meine Damen und Herren,

um es ganz deutlich zu machen:

Ganz gleichgültig, was wir entwickelt haben oder entwickeln werden:

Niemals werden wir in Goslar ein Tagungszentrum mit integriertem Hotel bauen, das Herberge für 2.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Deutschen Verkehrsgerichtstages Goslar ist.

Und zwar schon deshalb nicht, weil sich die Stadt Goslar für Sie schon in ein einziges großes Kongresszentrum verwandelt.

Sie sind hier Gast in einer 50.000 Einwohnerstadt und nicht Gast in einer 500.000 Einwohnerstadt.

Sie werden nirgendwo, auch nicht in Leipzig, einen besseren Tagungsort finden, Sie werden nur etwas anderes finden!

Meine Damen und Herren, in Großstädten finden Sie zuhauf hochmoderne Kongresszentren, die Sie ansteuern und völlig anonym wieder verlassen.

Kongresszentren sind austauschbar. Hier werden Sie persönlich wahrgenommen.

Hier ist Ihre Heimat!

Und Heimat hat Wert. Solange Heimat da ist, spürt man sie kaum. Wie gute Luft, die man atmet und für selbstverständlich hält. Erst wenn beides fehlt, erkennt man ihren Wert.

Goslar bietet die besondere Atmosphäre, die kurzen Wege innerhalb der Innenstadt. Vielleicht nicht moderner als im Kongresszentrum, aber doch spannender als vom Vortragsraum 9 in den Seminarraum 14 zu wechseln...

Und in Leipzig gibt es ganz andere Größenordnungen, da sind Sie mit 2.000 Teilnehmern keine große Nummer, sondern eine Tagung unter ferner liefen...

Es ist, so denke ich, auch nicht selbstverständlich, dass der geschäftsführende Außenminister und Vizekanzler Sigmar Gabriel der Eröffnung einer solchen Tagung beiwohnt.

Das ist eine Form der Wertschätzung, die es nur in Goslar geben kann.

Meine Damen und Herren,

es ist Ihre Entscheidung!

Begrüßungsansprache

Wir werden uns hier nicht verstellen, wir werden nicht schauspielern.

Das was Sie hier erleben ist Goslar, sind die Menschen dieser Stadt, ist authentisch.

Und wenn Sie sagen, genau das ist es, und deshalb bin ich gerne hier, dürfen Sie auch gerne unsere Buttons anstecken, die wir kurzfristig hergestellt haben und auf Ihren Plätzen verteilt haben:

Deutscher Verkehrsgerichtstag Goslar, Eine gute Tradition seit 1963.

Und in Goslars Kneipen finden Sie 10.000 Bierdeckel mit vier verschiedenen Sprüchen drauf.

Diese lauten:

In Goslar verkehrt man immer richtig. Prost VGT!

Alkohol am Steuer? Nicht in Goslar. Kurze Wege. Prost VGT!

Unerlaubtes Entfernen vom Tagungsort Goslar wird mit Heimweh nicht unter 2 Jahren bestraft.

Lieber Harzer Roller als Leipziger Allerlei. Prost VGT!

Und wenn Sie sagen, nein, ist uns genug mit Provinzstadt und Fachwerkhäusern und in Zukunft nach Leipzig fahren,

dann machen Sie sich bitte klar:

Unserer Marketinggesellschaft gehört nicht nur die Internet-Seite »Deutscher-Verkehrsgerichtstag-Goslar.de«, sondern auch die Homepage »Deutscher-Verkehrsgerichtstag-Leipzig.de« – schauen Sie mal drauf!

Machen Sie sich bitte klar, dass meine ehemaligen Parteifreunde der CSU auch mal umgezogen sind.

Die sind mit ihrer langjährigen Dreikönigs-Klausurtagung von Wildbad Kreuth ins Kloster Seon umgezogen.

Und was machen die Umfragen heute?

Historisches Tief von nur 40 Prozent, habe ich dieser Tage in der Süddeutschen Zeitung gelesen.

Früher war eben noch mehr Lametta, in Wildbad Kreuth, bei der CSU. 2/3 Mehrheiten gab es mal.....

Der Verkehrsgerichtstag Goslar ist die Marke, um die es hier geht.

Und um Identität – schließlich gehört die Kieler Woche auch nach Kiel und nicht nach Travemünde. Die Bayreuther Festspiele gehören nach Bayreuth und der Weltwirtschaftsgipfel nach Davos!

Und wenn Sie dann tatsächlich in Leipzig sitzen, dann werde ich trotzdem hier in der Pfalz mit meiner Rede stehen.

Und Herr Nehm wird auch da sein und Herr Möller mit dem Streitgespräch und die Journalisten.

Alle werden sie da sein – weil es der Deutsche Verkehrsgerichtstag Goslar ist!

Bis dahin – vielen Dank und Glückauf!

XXX

**Grußwort der
Niedersächsischen Justizministerin
Barbara Havliza
auf dem 56. Deutschen Verkehrsgerichtstag
am 25.01.2018 in Goslar**

ES GILT DAS GESPROCHENE WORT!

Sehr geehrter Herr Präsident Nehm,
sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Junk,
meine sehr geehrten Damen und Herren,
es ist mir eine Freude und Ehre zugleich, Sie auf dem 56. Deutschen Verkehrsgerichtstag hier in Goslar begrüßen zu dürfen. Ganz ausdrücklich soll ich Ihnen die Grüße des Herrn Ministerpräsidenten und der Landesregierung übermitteln.

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag hat eine lange Tradition, die von Anfang an untrennbar mit der Stadt Goslar als Tagungsort verbunden ist. Am 25. Januar 1963 fand hier in Goslar im Hotel »Der Achtermann« der erste Deutsche Verkehrsgerichtstag statt.

Über 200 Verkehrsexperten aus Justiz, Verwaltung, Anwaltschaft und Verkehrsclubs kamen schon damals nach Goslar und diskutierten über aktuelle Probleme des Verkehrsrechts.

Seitdem sind zahlreiche Empfehlungen des Verkehrsgerichtstages gesetzlich verankert worden. Das Interesse an der Veranstaltung ist immens gewachsen. Die Teilnehmerzahl hat sich nahezu verzehnfacht¹. Der Verkehrsgerichtstag ist zu einer bekannten, wichtigen und festen Institution geworden.

Dieses wachsende Interesse des Verkehrsgerichtstages hängt aber auch mit dem besonderen Flair der Welterbe-Stadt Goslar und der historischen Kaiserpfalz als Ort der Eröffnungsveranstaltung zusammen. Die wirklich einmalige Altstadt-Atmosphäre mit mehr als 1500 Fachwerkhäusern und die besondere Lage Goslars hier im Harz prägen das Außergewöhnliche des Verkehrsgerichtstages, der traditionell

1 2017 gab es 1972 Teilnehmer (Quelle: <http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/vgt/themen-empfehlungen/73-50-deutscher-verkehrsgerichtstag-2066>, abgerufen am 12.01.2018)

hier stattfindet und auch weiter stattfinden sollte! Durch diesen Veranstaltungsort erhält der Verkehrsgerichtstag eine attraktive Ausnahmestellung gegenüber anderen bedeutenden und großen Fachtagungen, die zumeist in Städten mit großen Kongresszentren stattfinden.

Goslar und der Verkehrsgerichtstag gehören einfach zusammen, da beide für Geschichte, Tradition und Moderne stehen. Diese bewährte Verbindung sollte weiterhin Bestand haben. Daher mein Appell an alle Beteiligten des Verkehrsgerichtstages: Setzen Sie diese Kooperation mit der Stadt Goslar zukünftig fort. Der gesamten Landesregierung und auch mir persönlich ist es ein großes Anliegen, dass dieser besondere Charakter des Verkehrsgerichtstages an diesem für Niedersachsen besonderen Ort erhalten bleibt. Sie können sich der erforderlichen Unterstützung der Landesregierung gewiss sein. Diese wird die weitere städtebauliche Entwicklung des Kaiserpfalzquartiers in Goslar wohlwollend begleiten und ggf. auch investiv unterstützen. Davon wird der Verkehrsgerichtstag unmittelbar profitieren. Ebenso aufgeschlossen stehe ich einem Landesempfang im Rahmen des nächsten Verkehrsgerichtstages in Goslar gegenüber.

Sie sehen, die landespolitische Unterstützung und Wertschätzung des Verkehrsgerichtstages ist nirgends höher als in Niedersachsen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

das Verkehrsrecht ist im stetigen Wandel und muss auf immer neue Phänomene reagieren. Es geht um den Wandel gesellschaftlicher Phänomene als auch den technischer Innovationen. Unter anderem wird Sie hier die Frage beschäftigen, ob der Straftatbestand des »unerlaubten Entferns vom Unfallort« (§ 142 StGB) noch zeitgemäß ist.

Einige von Ihnen halten den Straftatbestand in seiner jetzigen Form für überholt. Sie verweisen etwa auf Entwicklungen in der Kommunikationstechnologie, die es heutzutage möglich macht, einen Verkehrsunfall mittels eines Mobiltelefons von überall aus zu melden, ohne am Unfallort auf feststellungsbereite Personen zu warten. Auch sei eine Bestrafung nicht angezeigt, wenn ein Unfall, der sich auf Blebschäden beschränkt, nachträglich noch freiwillig gemeldet wird.

Ich stehe diesen Überlegungen eher skeptisch gegenüber. Es gibt gute Gründe für die Regelung, dass Unfallbeteiligte am Unfallort zu bleiben haben, um Aufklärung und Personenfeststellung zu ermöglichen. Unfallrekonstruktion und Zustand des Verursachers (Alkohol?) sind für Versicherer und Geschädigte wichtige Indikatoren für eine spätere Regulierung.

Im Detail mag man über Modifikation oder Präzisierung nachdenken; etwa in Fällen unbedeutender Blebschäden und kurzfristiger nachträglicher Meldung des Verursachers. Einen eindringlichen Reformbedarf sehe ich allerdings nicht. Insbesondere darf es – wie auch bei anderen als nicht so gravierend angesehenen Delikten – kein Argument sein, Polizei und Justiz würden durch die Verstöße gegen § 142 StGB zu sehr belastet. Die Häufigkeit der Delinquenz darf m.E. nicht dazu führen, diese mit Strafflosstellung zu bagatellisieren und die Geschädigten insoweit sich selbst zu überlassen. Bedenkenswert ist es aus meiner Sicht, die Vorschrift für

den Verursacher so klar zu fassen, dass er genau weiß, wie er sich zu verhalten hat, damit er keiner Unfallflucht beschuldigt wird. Etwa: Ein Foto zu verschicken und ein Anruf bei der Polizei vom Unfallort aus sind im Smartphone-Zeitalter immer möglich.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
der Verkehrsgerichtstag beschäftigt sich auch mit dem Thema »Cannabiskonsum und Fahreignung«, unter anderem mit der aus meiner Sicht wichtigen Frage »Cannabis auf Rezept und Fahreignung?«.

Wer unter der Wirkung berauschender Mittel wie etwa Cannabis ein Kraftfahrzeug führt, handelt ordnungswidrig bzw. macht sich strafbar. Dies gilt für Cannabis-Patienten nach der Ausnahmeregelung des § 24 a Abs. 2 Satz 3 StVG nicht. Gesetzgeberisches Argument dafür war, dass sich die Wirkung von Cannabis als Therapeutikum bei der Einnahme nach ärztlicher Verordnung deutlich von der Wirkung missbräuchlichen Konsums unterscheidet.

Diese Einschätzung erfährt zunehmende Kritik. Diese wird vor allem damit begründet, dass es aus toxikologischer Sicht keinen Unterschied mache, ob jemand vor Fahrtantritt Cannabis aus der Apotheke oder aus dem Coffee-Shop konsumiert hat.

Ich begrüße es daher sehr, dass dieser Verkehrsgerichtstag sich mit diesem Thema tiefer beschäftigen wird. Da ich nicht über den medizinischen oder toxikologischen Sachverstand verfüge, kann und will ich Ihrer Diskussion in keiner Weise vorgreifen. Entscheidendes Kriterium bleibt die Sicherheit des Straßenverkehrs und damit die Sicherstellung, dass nur derjenige am Straßenverkehr teilnehmen darf, der tatsächlich fahrtüchtig ist.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
ich komme noch auf einen weiteren Bereich zu sprechen, der aufzeigt, wie sehr technische Innovationen das Recht vor neue Herausforderungen stellen können. Eines der großen Zukunftsthemen ist das »autonome Fahren«. Es wird Sie hier auf diesem Verkehrsgerichtstag ebenfalls beschäftigen. Manche sprechen von der »größten Mobilitätsrevolution seit Jahrzehnten«.

Der Einsatz von Fahrassistenz-Systemen ist bereits Alltag. Als Beispiel mag hier die selbsttätige Einparkhilfe oder der sogenannte »Autopilot« dienen, mit dem in einer softwaregesteuerten Kombination aus Fahrassistenz-Systemen dafür gesorgt wird, dass der PKW selbständig Spur, Geschwindigkeit und Abstand hält.

Zugegeben: Der Einsatz eines »Autopiloten« ermöglicht ein bequemes Fahren. Bekanntlich hat der technische Fortschritt aber stets zwei Seiten. Erst gestern war bei »Spiegel Online« zu lesen, dass ein Fahrzeug im Autopilot-Modus auf einen stehenden Feuerwehrwagen aufgefahren ist. Der Fahrer hatte sich wohl nicht mehr auf den Straßenverkehr konzentriert, sondern auf seinen »Autopiloten« verlassen. Hersteller von Autopiloten weisen daher stets ausdrücklich darauf hin, dass der Autopilot nur als Assistent eingesetzt werden dürfe, der Fahrer dabei stets den Verkehr im Auge behalten und die Hände am Lenkrad lassen müsse.

Die haftungsrechtliche Frage, ob und inwieweit sich der Fahrer auf die Funktionstüchtigkeit der verwendeten Fahrassistenz-Systeme verlassen darf und er deshalb das Fahrgeschehen nicht mehr ständig im Blick haben muss, seine Sorgfaltspflichten also auf eine Art Überwachungspflicht reduziert wird, bedarf noch der genaueren Antwort und Präzisierung.

Wenn auf diese Weise die Verantwortlichkeit im Straßenverkehr vom menschlichen Fahrer immer weiter zum Fahrassistenz-System und damit zum Hersteller verlagert wird, kommt die Frage auf: Ist es noch gerechtfertigt, dass der Halter eines Kraftfahrzeugs verschuldensunabhängig für Gefahren einzustehen hat, die nicht aus einem Fehlverhalten des Fahrzeugführers, sondern aus Produktfehlern resultieren, für die allein der Hersteller verantwortlich ist?

Der Bundesgesetzgeber hat im vergangenen Jahr Regelungen für das automatisierte Fahren geschaffen. Danach ist der Betrieb eines Kraftfahrzeugs mittels automatisierter Fahrfunktion zulässig, wenn die Funktion bestimmungsgemäß verwendet wird (§ 1a StVG) und der Fahrzeugführer die eigenhändige Fahrzeugführung jederzeit übernehmen kann. Die entsprechende Verpflichtung zur Übernahme besteht insbesondere dann, wenn der Fahrzeugführer erkennt oder erkennen muss, dass dies für eine verkehrsgerechte und gefahrlose Weiterfahrt erforderlich ist.

Besondere Haftungsregelungen gelten für das automatisierte Fahren nicht.

Ob die Anwendung der geltenden Haftungsregeln auf das automatisierte Fahren angemessen ist, muss die Zukunft zeigen. Gelegenheit zu einer Überprüfung bietet die Evaluierung der neu geschaffenen Regelungen, zu der das Bundesverkehrsministerium nach Ablauf des Jahres 2019 gesetzlich verpflichtet ist (§ 1c StVG).

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

abschließend möchte ich noch auf ein Thema kommen, das den Gesetzgeber bereits in der vergangenen Legislaturperiode beschäftigt hat und das weiterhin aktuell ist: Der Umgang mit den sogenannten Gaffern.

Der Gesetzgeber hat auf das Phänomen, dass sich bei schweren Verkehrsunfällen zunehmend Schaulustige am Unfallort sammeln, um ihre Sensationslust zu befriedigen und dadurch die Rettungskräfte behindern, mit einer neuen Strafvorschrift reagiert.

Nunmehr macht sich nach § 323c Absatz 2 StGB jeder strafbar, der bei Unfällen, gemeiner Gefahr oder Not Hilfeleistende behindert².

Dies ist ein erster Schritt, um Unfallopfer besser zu schützen, reicht aber nicht aus, um alle aus meiner Sicht strafwürdigen Phänomene des »Gaffens« zu erfassen.

Insbesondere mit einem weiteren Phänomen des »Gaffens« haben Rettungskräfte und Polizei ungeboren zu kämpfen:

Der Medienberichterstattung ist immer wieder zu entnehmen, dass bei schweren Verkehrsunfällen Schaulustige die verunglückten schwerverletzten oder gar

2 § 323c Abs. 2 StGB n. F.; eingefügt durch das 52. Strafrechtsänderungsgesetz »Stärkung des Schutzes von Vollstreckungsbeamten und Rettungskräften« vom 23.05.2017, BGBl. I S. 1226.

verstorbenen Personen nicht nur »begaffen« und dabei Rettungskräfte behindern, sondern fotografieren und filmen und diese Bilder und Filme anschließend ins Internet einstellen oder über soziale Netzwerke verbreiten.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ein Vorfall, der Gegenstand der überregionalen Berichterstattung war, ist mir besonders in Erinnerung geblieben:

Anfang November letzten Jahres kamen bei einer Kollision von mehreren Fahrzeugen auf der A 3 bei Aschaffenburg drei Menschen ums Leben³.

Die Strecke wurde vollgesperrt. Allerdings ließ die Polizei auf der Gegenfahrbahn immer wieder blockweise Fahrzeuge in Schrittgeschwindigkeit passieren, um den Verkehrsfluss nicht völlig zum Erliegen zu bringen.

Als die Leichen aus den völlig zerstörten Unfallfahrzeugen geborgen wurden, filmten dies Lastwagenfahrer aus der Führerkabine. Sichtschutzwände nutzten nichts. Die Lastwagenfahrer konnten aus ihren Führerhäusern über diese hinwegsehen – und eben auch filmen. Und das Grauen anschließend im Netz veröffentlichen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

dieses pietätlose Verhalten stellt eine erhebliche Verletzung der Persönlichkeitsrechte des Opfers dar. Die schreckliche Belastung für die Angehörigen durch offensichtliches Filmen plus die Befürchtung, dass die Aufnahmen unkontrollierbar im Netz verbreitet werden, bedarf wohl keiner näheren Erläuterung.

Ich bin daher der Auffassung, dass ein derartig würdevielverletzendes Verhalten zu unterbinden ist. Und zwar auch mit den Mitteln des Strafrechts.

Hierfür reicht die aktuelle Gesetzeslage nicht aus. Der strafrechtliche Schutz der Persönlichkeitsrechte der Opfer gegen das Fotografieren oder Filmen ist lückenhaft: Zwar wurde durch den im Jahr 2015 neu gefassten § 201a StGB der Schutz des höchstpersönlichen Lebensbereiches verbessert. Nicht von dieser Vorschrift erfasst sind verstorbene Personen. Die Fertigung von Bildaufnahmen Toter ist bislang straflos, anders als die Verbreitung solcher Aufnahmen. Das Fotografieren – also die Fertigung – ist aber genau der Zeitpunkt, der ein Einschreiten der Polizei veranlasst, will man einen effektiven Schutz erreichen!

Gegenwärtig besteht keine rechtliche Handhabe, solche Aufnahmen zu beschlagnahmen, um die drohende Veröffentlichung abzuwenden.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

wenn wir einen effektiven Schutz der Rechte von Unfallopfern wollen, muss sich genau dort noch etwas ändern!

Die Niedersächsische Landesregierung plant daher eine Bundesratsinitiative, mit der diese aufgezeigte Strafbarkeitslücke geschlossen werden soll.

3 Vgl. Online-Artikel von Merkur.de (<https://www.merkur.de/bayern/drei-tote-auf-a3-feuerwehr-spritzt-handy-gaffer-mit-wasser-ab-9235602.htm>, zuletzt abgerufen am 16.01.2018).

Diese sieht eine Erweiterung des Schutzbereiches von § 201a StGB auf unbefugte Bildaufnahmen von verstorbenen Personen vor. Um eine Ausuferung des Tatbestandes zu vermeiden, soll der strafrechtliche Schutz in objektiver Hinsicht auf Unglücksfälle bzw. Notsituationen beschränkt werden.

Ferner soll die Einführung einer Versuchsstrafbarkeit dazu führen, dass die anwesende Polizei bereits im Vorfeld der Aufnahmen – etwa wenn »Gaffer« ihr Smartphone zücken und sich in »Position bringen« – einschreiten und das Smartphone erforderlichenfalls auf strafprozessualer Grundlage⁴ beschlagnahmen kann. Dies – so glaube ich – wäre der schmerzhafteste Eingriff für den »Gaffer«.

Im Interesse der Rechte von Unfallopfern hoffe ich auf eine breite Unterstützung dieser niedersächsischen Bundesratsinitiative. Die Niedersächsische Landesregierung wird sich jedenfalls auch weiterhin für den effektiven Schutz der Rechte von Unfallopfern einsetzen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

allein diese von mir angesprochenen Themenfelder machen deutlich, wie vielfältig und aktuell und wie wichtig die auf dem Deutschen Verkehrsgerichtstag behandelten Themen sind. Ich bin gespannt, zu welchen Ergebnissen Ihre Diskussionen führen werden.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen einen spannenden und erfolgreichen Tagungsverlauf. Mögen die von Ihnen in den verschiedenen Arbeitskreisen entwickelten Empfehlungen eine ebenso große Wirkung auf Politik, Forschung, Lehre und Praxis entfalten, wie dies in der Vergangenheit immer der Fall gewesen ist.

Auf ein Wiedersehen in Goslar im nächsten Jahr. Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

4 §§ 94, 98 StPO bzw. § 111b StPO.

Plenarvortrag zum 56. Deutschen Verkehrsgerichtstag am 25. Januar 2018 in Goslar Autonome Systeme und ihre Auswirkungen in Wirtschaft und Gesellschaft

Prof. Dr. Henning Kagermann

1. acatech bringt Wissenschaft und Wirtschaft für Innovationen zusammen

Deutschland steht gut da in den Augen der Welt und hat 2017 die USA als beliebtestes Land abgelöst. Andererseits landete Deutschland im selben Jahr nur auf Platz 13 der wettbewerbsfähigsten Standorte und im Digitalisierungsindex sogar nur auf Platz 17.

Werden wir unsere Wettbewerbsfähigkeit auch in Zeiten der digitalen Transformation erhalten können? Das hängt entscheidend von der Qualität unseres Innovationssystems ab. Innovation und nicht nur Invention steht daher im Leitbild unserer Akademie, also die Kombination aus wissenschaftlicher Exzellenz und Umsetzungsstärke.

Bei acatech bringen nicht nur exzellente Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus unterschiedlichen Disziplinen ihre Expertise ein; im Senat der Akademie steuern auch Vertreter und Experten aus ca. 80 Unternehmen ihre praxisorientierte Perspektive bei. Unsere Projekte und Empfehlungen sind im Sinne der Innovation von der Wirtschaft geerdet.

Viele Herausforderungen liegen vor uns: die digitale Transformation, der demografische Wandel, die Transformation der individuellen Mobilität, die Umsetzung der Energiewende, die Gestaltung der europäischen Gemeinschaft und vieles mehr. Aber eines ist sicher, Innovation ist immer ein Teil der Lösung. Damit stellt sich die Frage, wie wir unser Innovationssystem verbessern und unser Innovationsverständnis verbreitern können, immer wieder von neuem.

Die Komplexität unseres Innovationssystems steigt, Innovation wird integrativer und kooperativer. Durch den Megatrend Digitalisierung steigt der Grad der Vernetzung, Innovationszyklen werden datengetrieben beschleunigt, die Grenzen zwischen klassischen Branchen verschwimmen.

Es droht eine doppelte digitale Kluft zwischen Großunternehmen und KMU sowie hochqualifizierten und niedrigqualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Das Themenfeld Nachwuchsförderung, Bildung und Sicherung zukünftiger Kompetenzen ist deshalb ein Arbeitsschwerpunkt von acatech.

Benötigt werden Innovationsnetzwerke, in denen die Expertise unterschiedlicher Branchen und wissenschaftlicher Disziplinen zusammengeführt und auch die Zivilgesellschaft mit eingebunden wird. Denn das persönliche Nutzenkalkül, ob technologische Innovationen für den einzelnen Bürger einen signifikanten Nutzen stiften, spielt bei der gesellschaftlichen Akzeptanz eine große Rolle.

Mit der Komplexität des Innovationssystems steigt auch der Beratungsbedarf. Das ist einer der Gründe, weshalb heute wieder Rat bei Akademien gesucht wird. acatech organisiert solche Netzwerke, wie z. B. die Arbeitsgruppen für Industrie 4.0, die Smart Services Welt, Autonome Systeme, die Plattform Lernende Systeme oder die NPE.

Die Akademie setzt sich dafür ein, dass aus Ideen Innovationen und aus Innovationen Chancen auf Wohlstand erwachsen. In diesem Sinne nimmt sie ihren Beratungsauftrag wahr und erarbeitet Handlungsempfehlungen und Gestaltungsoptionen für Wissenschaft, Wirtschaft, Politik und die Zivilgesellschaft.

Dahinter steht die Überzeugung, dass nachhaltiges Wirtschaften und ein verantwortungsvoller Umgang mit den natürlichen Ressourcen der Erde heute nur mit Hilfe innovativer Technologien möglich sind.

Weitere Arbeitsschwerpunkte sind daher: Energiesysteme der Zukunft, die Mobilitätswende und die Digitale Transformation.

2. Die erste und zweite Welle der Digitalisierung

Zu Beginn der 1970er Jahre setzte eine neue, die Dritte Industrielle Revolution ein, die im Grunde bis heute anhält. Sie war geprägt durch den Einsatz von Elektronik und IT und eine damit voranschreitende Standardisierung und Automatisierung. Voraussetzung war das anhaltende exponentielle Wachstum in mehreren Leistungsparametern: bei Prozessoren, Speichern und Netzen – bekannt unter dem Schlagwort: Moore's Law.

Das führte zu enormen strukturellen Veränderungen. In der Administration brachte die Automatisierung von Geschäftsprozessen enorme Rationalisierungserfolge, aber auch tiefgreifende Veränderungen in den Beschäftigungsstrukturen.

Geschäftsvorfälle wie Aufträge, Bestellungen, Rechnungen, Warenbewegungen oder Zahlungen wurden traditionell durch Papierbelege dokumentiert. Diese Papierbelege bekamen damals ein digitales Abbild, einen sogenannten digitalen Zwilling, wurden im firmeneigenen IT-System miteinander vernetzt und in Echtzeit (1 Sek.) verarbeitet.

Alle Geschäftsprozesse wurden so erheblich schneller, effizienter und transparenter. Die Herausforderungen waren ähnlich wie heute: Furcht vor dem gläsernen Mitarbeiter und dem Wegfall vieler Jobprofile und Arbeitsplätze.

Die zweite Welle

Seit einigen Jahren erleben wir eine zweite Welle der digitalen Transformation. Sie läutet die nächste, die Vierte Industrielle Revolution ein. Im Gegensatz zur Dritten steht jetzt nicht Standardisierung, sondern die Individualisierung von Produkten und Diensten im Mittelpunkt. Dazu benötigt man anpassungsfähige, lernende Systeme.

Diese zweite Welle lässt sich durch drei Schlagworte beschreiben: smart, vernetzt, autonom.

Smart bedeutet: Nahezu jedes Objekt wird digital anschlussfähig und digital veredelt, weil die dazu benötigten Informations- und Kommunikationstechnologien mittlerweile so kostengünstig sind, dass sie in der Fläche eingesetzt werden können.

Maschinen, Autos oder auch Haushaltsgeräte mit eingebetteter Elektronik werden über das Internet vernetzt. Sie erheben und verarbeiten mit Hilfe ihrer Sensoren Daten aus der realen Welt und stellen diese netzbasierten Diensten und anderen Objekten zur Verfügung.

Physische und virtuelle Welt verschmelzen zu Cyber-Physischen Systemen. Die vernetzten Objekte wie Maschinen in einer Fabrikhalle, Autos aber beispielsweise auch Geräte im Haushalt bekommen ein digitales Echtzeit-Abbild in der Cloud, einen digitalen Zwilling mit dessen Hilfe sich Produkteigenschaften und Produktionsabläufe komplett simulieren lassen.

Die vernetzten Objekte versorgen uns mit Unmengen von Realweltdaten – quasi zum Nulltarif. Diese Daten werden zum Trainingsmaterial für lernende und autonome Systeme.

Charakteristisch für die Vierte Industrielle Revolution ist also der Übergang von automatisierten zu vernetzten dezentralen autonomen Systemen. Denn nur so können wir die erhöhte Komplexität beherrschen und das Versprechen einlösen: Individuelle Produkte zu den Bedingungen eines Massenproduktes.

3. Was sind autonome Systeme?

Ich bevorzuge eine enge Definition von Automatisierung, um den Unterschied zu autonomen Systemen klarer zu machen.

In automatisierten Systemen gibt es einen starren Handlungsplan, eine Abfolge vorgegebener Aktivitäten, die selbstständig abgearbeitet werden. Ihre nächste Aktion ist vorhersehbar. Ihr Verhalten vollständig erklärbar. Aber sie sind nicht anpassungsfähig!

Autonome Systeme dagegen sind Maschinen, Roboter und Softwaresysteme, die ein vorgegebenes Ziel selbstständig erledigen, ohne dass jede Aktion spezifisch programmiert wird. Sie sind hochgradig anpassungsfähig, reagieren auf Veränderungen in ihrer Umgebung und unvorhergesehene Ereignisse. Aber ihre nächste Aktion ist deshalb nicht vorhersehbar und es fehlt in der Regel an einer Erklärungs-komponente, die z. B. für Haftungsfälle von enormer Bedeutung ist.

Arbeiten in Zukunft Menschen und Roboter in den Fabrikhallen am selben Arbeitsplatz zusammen, dann müssen sich die Roboter, ohne Schaden anzurichten oder die Menschen zu beeinträchtigen, an den nicht immer vorhersehbaren menschlichen Verhaltensweisen ausrichten.

Solche Systeme sind nur mit Hilfe von Methoden der Künstlichen Intelligenz realisierbar. In den 1970er Jahren versuchte man, zunächst formalisiertes menschliches Wissen möglichst detailliert in einer Wissensbasis abzubilden und mit Hilfe logischer Regeln miteinander zu verknüpfen. Aber der manuelle Aufbau und die Pflege der Wissensbasen dieser sogenannten Expertensysteme waren aufwändig und teuer.

Wichtige Grundlagen für den heute zentralen Ansatz des Maschinellen Lernens auf Basis neuronaler Netze wurden zwar bereits in den 1950er Jahren formuliert, konnte aber erst in der letzten Dekade erfolgreich in die Praxis umgesetzt werden. Deshalb erlebt KI gerade eine Renaissance – bedingt durch die bereits erwähnte kostengünstige Verfügbarkeit von Massendaten zum Training der Modelle und die rasante Entwicklung der Rechenleistung.

Diese Systeme entwickeln ihre Entscheidungsregeln selbst, experimentieren mit ihnen und optimieren sie auf Basis der gemachten Erfahrungen. Sie erkennen eigenständig Muster und Regelmäßigkeiten, z. B. Verkehrssituationen, und generieren neue Inhalte, z. B. Übersetzungen und Standardtexte, sowie eigenständiges Verhalten, z. B. die Steuerung von Fahrzeugen.

Aber das von der Menschheit über Jahrtausende akkumulierte Wissen lässt sich nicht durch solche statistische Lernverfahren maschinell gewinnen. Deshalb wird heute auf die Kombination beider Verfahren gesetzt.

»Autonome Systeme. Wie intelligente Maschinen uns verändern« war auch das Thema der letzten Jahrestagung des Deutschen Ethikrates. Würden Sie sich in ein Robotertaxi setzen? Würden Sie sich von einem Serviceroboter pflegen lassen? Das waren einige der kritischen Eingangsfragen. Ich habe unter anderem darauf hingewiesen, dass die oben beschriebene Plastizität selbstlernender Systeme nicht immer von Vorteil sein muss. So ist z. B. bei selbstfahrenden Autos derzeit nicht auszuschließen, dass sie sich in ethisch fragwürdiger Weise entwickeln. Ein Grund, warum die Ethikkommission empfiehlt bei fahrzeugsteuerungsrelevanten Funktionen derzeit auf lernende Systeme zu setzen, die nach ihrem Training ausreichend getestet wurden.

Prof. Nida-Rümelin legte in seinem Vortrag dar, warum aus philosophischer Sicht autonomen Systemen keine Verantwortung zugeschrieben werden kann. Der Verantwortungsbegriff sei an Intentionalität und Personalität gekoppelt, Fähigkeiten, die so allein Menschen zukämen. Deshalb riet er dazu, statt von autonomen Systemen besser von Systemen unterschiedlicher Automatisierungsgrade zu sprechen.

In der Praxis hat sich allerdings der Begriff Autonome Systeme durchgesetzt, ebenso wie die Erkenntnis, dass ihr zunehmender Einsatz viele Bereiche unserer Wirtschaft und Gesellschaft grundlegend verändern wird.

Es besteht Einigkeit: Sie haben das Potential, zur Lösung oder konstruktiven Gestaltung der großen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Herausforderungen beizutragen.

Zugleich stellen sich aber neue soziale, ethische und rechtliche Fragen, die in einem breit angelegten gesellschaftlichen Dialog bearbeitet werden müssen.

Entscheidend für eine breite Akzeptanz wird daher sein, ob sie sich als nützliche und sichere Dienstleister für unsere Gesellschaft bewähren.

Die Akademie fand deshalb, es sei Zeit, sich mit den Möglichkeiten autonomer Systeme und ihren Auswirkungen auf Wirtschaft und Gesellschaft intensiv auseinanderzusetzen.

Unter Mitwirkung zahlreicher Experten aus Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft wurden im Rahmen des Hightech Forums der Bundesregierung Handlungsempfehlungen erarbeitet und auf der Cebit 2017 an die Bundeskanzlerin übergeben.

4. Auswirkungen in der Wirtschaft

Die Bedeutung von lernenden Systemen auf die Entwicklung der gesamten Volkswirtschaft wird als extrem hoch eingeschätzt. Experten erwarten bis zum Jahr 2035 allein für Deutschland eine zusätzliche Wertschöpfung von ca. 1000 Milliarden US Dollar und eine Verdopplung des jährlichen Wachstums auf 3 Prozent. Ich möchte den Einfluss auf die Wirtschaft an drei konkreten Beispielen illustrieren: Industrie 4.0; datengetriebene Geschäftsmodellinnovation durch Smart Services und die individuelle Mobilität von morgen.

4.1 Industrie 4.0

Mit Industrie 4.0 haben wir 2011 als erste die Vierte Industrielle Revolution angekündigt. Mittlerweile ist Industrie 4.0 eine anerkannte globale Marke und Deutschland ist für viele Länder begehrtter Kooperationspartner bei diesem Thema. Das Erfolgsgeheimnis ist eine überzeugende Vision:

Die Fertigung individueller Produkte zu den Kosten eines Massenprodukts, die Echtzeit-Optimierung der Wertschöpfungsprozesse, eine signifikante Steigerung der Ressourcen- und Energieeffizienz sowie eine verbesserte Work-Life-Balance für die Beschäftigten, etwa mit Hilfe flexibler Schichtkalender.

Eine Vision für Nachhaltiges Wachstum nach dem Modell der sozialen Marktwirtschaft.

Während sich die Welt der Produktion lange Zeit nur inkrementell verändert hat, um vor allem die Effizienz zu steigern, stehen wir heute an der Schwelle zu einer gänzlich neuen Ära. Erste Anzeichen sind bereits sichtbar, wenn die Automobilindustrie damit beginnt, sich vom Fließband zu verabschieden, Autokomponenten in 3-D gedruckt werden oder intelligente Arbeitsplätze sich in kürzester Zeit auf neue Produkte umstellen lassen.

Vom vagen Kundenwunsch über erste Produktideen, deren schrittweise Umsetzung und Realisierung, bis hin zur Auslieferung des finalen Produkts und seiner Benutzung durch den Konsumenten werden sämtliche Informationen über das Produkt, sein Design, seine Fertigung und seine Nutzung durchgängig digital erfasst. Aus der Verfügbarkeit dieser Daten ergeben sich dann mit Hilfe der neuen Methoden des maschinellen Lernens grundlegend neue Innovationen.

Jegliche Änderungen, die heute von Ingenieuren und Programmierern zeit- und kostenintensiv umgesetzt werden, erfolgen zukünftig ohne Eingreifen des Menschen. Eine zentrale Rolle spielen also autonome Systeme, die Aufgaben auf der Grundlage abstrakter Beschreibungen selbsttätig umsetzen. Nur mit ihrer Hilfe werden eine vollkommen auftragsgesteuerte Produktion und die dafür erforderliche Wandlungsfähigkeit der Fabriken erreicht.

Die für unsere Gesellschaft und ihren Wohlstand lebenswichtigen Produktivitätsfortschritte – ebenso wie die umweltschonende, flexible Produktion vor Ort – lassen sich so auch in einem Hochlohnland erreichen.

Führt diese Entwicklung zu einer menschenleeren Fabrik, einer sogenannten »Dark Factory«? Die Antwort ist ein klares Nein, genauso wenig wie die Dritte Industrielle Revolution zum papierlosen Büro geführt hat.

Menschen werden langfristig ein unverzichtbarer Bestandteil von Industrie 4.0-Prozessen bleiben, denn autonome Systeme können den Menschen nicht ersetzen, weil ihnen in unvorhersehbaren Extremsituationen der Common Sense sowie die notwendige sozial-emotionale Intelligenz fehlen.

Anders als heute arbeiten sie jedoch eng mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zusammen und unterstützen diese individuell, etwa bei der Diagnose und Behebung technischer Störungen, und sie entlasten die Mitarbeiter von schweren körperlichen und gesundheitsschädlichen Tätigkeiten.

Die Qualifizierung rückt näher an den Arbeitsplatz und digitale Lernangebote docken am individuellen Wissenstand an. So bietet sich die Möglichkeit, an- und ungelernete Mitarbeiter für anspruchsvollere Tätigkeiten zu qualifizieren und damit eine mögliche Kluft zwischen Niedrig- und Höherqualifizierten sogar zu verringern.

4.2 Smart Services und Geschäftsmodellinnovationen

Auch nach Verlassen der Fabrik erheben intelligente Maschinen und Geräte kontinuierlich Daten: über ihren Zustand und ihre Umgebung, über die Art und Weise in der sie benutzt werden oder über das Verhalten und die Gewohnheiten ihrer Nutzerinnen und Nutzer.

Diese können mit Daten aus anderen Quellen kombiniert werden, etwa mit Informationen aus sozialen Netzwerken, Wetter-, Verkehrs- oder Marktdaten. Wer zukünftig die Daten der Gegenstände, Geräte und Maschinen mit den Daten der Nutzer zusammenbringt, der bestimmt das Geschäft. Denn er ist in der Lage, den Nutzern individuelle Angebote zu machen, die dessen Gewohnheiten, Bedürfnissen und Vorlieben entsprechen, sogenannte Smart Services.

Diese Angebote funktionieren nach dem Prinzip »everything as a service«: Statt einen Roboter zu kaufen, bezahlt man nur die Roboterstunde oder nach Anzahl produzierter Einheiten. Statt eines Autos bekommt der Kunde eine individuelle Mobilitätsdienstleistung angeboten über alle Verkehrsmittel hinweg mit dem zusätzlichen Angebot, am Zielort einen Tisch im Restaurant zu reservieren.

Diese Geschäftsmodellideen sind nicht neu. Neu ist der Datenreichtum, durch den sie sich auch wirtschaftlich rechnen. Daten werden zukünftig zu einer eigenständigen Ressource, zu einem wertvollen Wirtschaftsgut, zum Treiber von Innovationen und zur Basis disruptiver Geschäftsmodelle. Dieser neue Datenreichtum schafft Mehrwert für alle Marktteilnehmer, etwa durch geringere Transaktionskosten und bessere Passgenauigkeit von Angebot und Nachfrage. Ein Grund warum häufig von Datenökonomie oder Datenkapitalismus gesprochen wird.

Die benötigten Daten werden auf digitalen, meist cloudbasierten Technologieplattformen zusammengeführt, analysiert und interpretiert, wobei Methoden und Werkzeuge des maschinellen Lernens zum Einsatz kommen. Autonome Softwaresysteme in Form von selbstlernenden Robo-Advisor oder Assistenzsystemen tragen dabei zu einem personalisierten und bequemen Nutzererlebnis bei.

Allerdings verfügt kein Unternehmen allein über das nötige Leistungs-Spektrum. Deshalb konkurrieren zukünftig nicht mehr einzelne Unternehmen, sondern dynamische Geschäftsnetzwerke oft auch Geschäftsökosysteme genannt, die über digitale Technologieplattformen orchestriert werden. Hier ergeben sich insbesondere Chancen für kleine und mittlere Unternehmen und Startups, die ihre sehr spezialisierten Kompetenzen in diese Ökosysteme einbringen.

In Plattformmärkten verändern sich die Spielregeln des Wettbewerbs. Digitale Plattformen sind die zukünftigen Produktionsstätten, die mit Methoden des maschinellen Lernens aus Rohdaten wertvolle Erkenntnisse und Einsichten in das Marktgeschehen generieren. Sie sind Gravitationszentren: von Daten, Apps, Nutzern, Anbietern und Innovatoren und damit Zentren wirtschaftlicher Macht.

Neben den erwähnten Vorteilen haben sie auch strukturelle Schwächen, z. B. Konzentrationstendenzen bis zur Monopolbildung durch die bekannten Netzwerkeffekte. Damit steht auch das Wettbewerbsrecht vor neuen Herausforderungen. Wenn Datenmacht die Tendenz hat, bestehende Marktmacht zu festigen, muss geklärt werden, wann der »Missbrauch« von Datenmacht regulierungsbedürftig ist. Auch die Frage nach den Eigentums- und Nutzungsrechten an Daten rückt verstärkt in den Mittelpunkt.

4.3 Der Verkehr von morgen?

Individuelle Mobilität gehört zu den kulturell prägenden Merkmalen freiheitlicher Gesellschaften. Aber unter den Vorzeichen eines verstärkten Klima- und Gesundheitsschutzes steht auch der Mobilitätssektor auf dem Prüfstand. Wenn die Akzeptanz für den Einsatz autonomer Systeme bei einer Bombenentschärfung, dem Räumen eines kontaminierten Geländes und anderen menschengefährdenden Aktivitäten auf große gesellschaftliche Zustimmung stößt, warum akzeptieren wir dann

immer noch mehr als 3000 Verkehrstote (Erklärung: Die Zahl sinkt glücklicherweise seit Jahren und betrug 2017 3177; 2016 waren es 3206 Verkehrstote) im Jahr in Deutschland? Vor allem, wenn die Vision eines weitgehend fahrerlosen Verkehrs bis zu 90 % weniger Unfälle verspricht?

Schon heute werden teilautomatisierte Fahrzeuge der Automatisierungsstufe 2 mit Tempomat, ABS und Abstandshalter und hochautomatisierte der Stufe 3 mit Stauassistent etc. eingesetzt und erhöhen die Sicherheit erheblich.

Auch vollautomatisiertes Fahren der Stufe 4, bei dem das System spezifische Anwendungsfälle wie eine lange Autobahnfahrt vollständig allein bewältigen kann, ist innerhalb unseres Rechtssystems zum Großteil möglich und wird auf Teststrecken bereits erprobt. Fahrerlose Fahrzeuge der Stufe 5 können zwar mit dem heutigen rechtlichen Rahmen in Europa nicht in Einklang gebracht werden, befinden sich aber bereits im Testbetrieb in Kalifornien oder Singapur.

Wir befinden uns mitten in einer Mobilitätswende mit erheblichen Auswirkungen auf Deutschlands Vorzeigewirtschaft: die Automobilbranche. Treiber ist neben der Elektrifizierung vor allem die digitale Transformation der Mobilität. Eine 40 Institutionen umfassende, vom Verkehrsministerium geförderte Projektgruppe hat daher Ende 2016 in einer acatech Studie eine Roadmap vorgestellt, wie die Entwicklung bis 2030 stufenweise erfolgen könnte.

Sie tat dies anhand einer Reihe von Nutzungsszenarien, die jeweils einer bestimmten Motivation folgen, wie der Erhöhung der Sicherheit, der Verbesserung von Lebensqualität und sozialer Teilhabe, der Ressourceneffizienz oder durch Einführung innovativer Geschäftsmodelle zum wirtschaftlichen Wohlstand beizutragen.

Autonomes Fahren verändert den Mobilitätsmarkt. Robotaxis sind nicht nur erheblich billiger im Betrieb, sie können auch besser ausgelastet werden. Der automatisierte Individualverkehr und der öffentliche Verkehr werden sich zu einem neuen, großen und sehr wettbewerbsintensiven Markt für individuelle öffentliche Verkehrsangebote verbinden. Fahrerlose Shuttles des öffentlichen Verkehrs, sogenannte ÖV-Shuttles, funktionieren als kostengünstiges Taxi oder als flexible Mitfahrzentrale. Sie bringen den Supermarkt ins Haus, ermöglichen Älteren oder Behinderten gesellschaftliche Teilhabe und fördern eine Wiederbelebung des ländlichen Raums.

Automobilhersteller wandeln sich zu Mobilitätsdienstleistern. Ihre Marktstellung wird davon abhängen, welche Mehrwertdienste sie ihren Kunden anbieten können, um die unterwegs gewonnene Zeit sinnvoll und angenehm zu nutzen. Genau das wird aber auch Anbieter aus anderen Branchen dazu bringen, ihrerseits in den Mobilitätsmarkt einzutreten.

5. Auswirkungen in der Arbeits- und Unternehmensorganisation

Autonome Systeme werden somit alle Bereiche des beruflichen Lebens verändern, von der Produktion über alle Formen der Dienstleistung bis zur Wissensarbeit.

Automatisches Übersetzen, Analysieren von komplexen juristischen Verträgen, Erstellen von Sportnachrichten/Sportmeldungen, Softwareprogrammen oder gar Kompositionen sind heute möglich. Für den juristischen Bereich gehen

Schätzungen davon aus, dass 30 – 50 Prozent der heute von Junganwälten erfüllten Aufgaben automatisiert werden können. Das wirft eine Reihe von Fragen auf, die derzeit intensiv diskutiert werden:

Wird Arbeit 4.0 die Potentiale für mehr Selbstbestimmung der Erwerbstätigen, für bessere Arbeit und individuellere Qualifikation am Arbeitsplatz ausschöpfen? Werden genügend neue Jobprofile entstehen, um jene zu ersetzen, die im Rahmen der Transformation wegfallen? Wird es zu einer Polarisierung am Arbeitsmarkt kommen, da Geringqualifizierte stärker betroffen sind als Hochqualifizierte? Bietet der Einsatz autonomer Systeme die Chance, den durch den demographischen Wandel drohenden Arbeitskräftemangel abzufedern?

Sicher ist nur zweierlei: In diesem strukturellen Umbruch ist Bildung die notwendige Antwort und wir müssen uns auf die steigende Geschwindigkeit und Radikalität der Veränderungen ganz bewusst einlassen – und sie als Chance begreifen. Die Schlüsselkompetenz dabei ist Agilität – also Schnelligkeit, Flexibilität und Wandlungsfähigkeit.

Einigkeit besteht auch darüber, dass neue Kompetenzen erforderlich sind: digitale Bildung, interdisziplinäres Denken und Handeln, Selbstmanagement, Kollaborationsfähigkeit, Kommunikationsstärke und wiederum Agilität, d. h. die Fähigkeit permanent zu lernen und sich auf neue Verhältnisse einzustellen.

Digitale Bildung erschöpft sich dabei nicht im Erlernen von Programmiersprachen oder mehr Informatikunterricht. Schülerinnen und Schüler aus Deutschland liegen bei den digitalen Kompetenzen im internationalen Vergleich nur im oberen Mittelfeld. Ein Grund dafür ist der Mangel an zeitgemäßer IT-Ausstattung der Schulen und fehlende Fort- und Weiterbildungen von Lehrkräften.

Auch die Unternehmen stehen vor einer enormen Herausforderung: Sie müssen erfolgreich im aktuellen Geschäft bleiben. Zugleich müssen sie Freiräume für radikale Experimente schaffen, aus denen das Geschäft von morgen und übermorgen entsteht.

Ambidextrie – also Beidhändigkeit – ist das Gebot der Stunde. Das Prinzip lautet: Eine Organisation – zwei Betriebssysteme.

6. Auswirkungen in der Gesellschaft

Gesellschaft verändert Technik und Technik verändert Gesellschaft: Mit dieser Kurzformel lässt sich zusammenfassen, dass technische Entwicklungen einerseits aus dem gesellschaftlichen Streben nach besseren Lebensbedingungen resultieren und andererseits zu – erhofften, aber auch unerwarteten oder gar unerwünschten – Veränderungen in unterschiedlichen Bereichen der Gesellschaft führen.

Diese Ambivalenz wohnt jedem substanziellen technischen Wandel inne. Es ist deshalb Hauptaufgabe von acatech als der nationalen Akademie der Technikwissenschaften, Zukunftsszenarien zu entwerfen, Chancen und Risiken transparent und einem breiten gesellschaftlichen Dialog zugänglich zu machen.

Autonome Systeme haben großes Potenzial für ein autonomes Leben. Autonom agierende Fahrzeuge beispielsweise unterstützen die Mobilität von Menschen, die

körperliche oder kognitive Einschränkungen haben. Smart Homes ermöglichen es, langfristig selbstbestimmt im eigenen Zuhause zu leben. Das heißt, autonome Systeme können eine selbstbestimmte Lebensführung unterstützen, gerade auch unter erschwerten Bedingungen. Sie machen eine inklusive Gesellschaft möglich.

Allerdings schränken sie zugleich die Entscheidungsautonomie ein. Denn wirklich autonom agiert ein System nur dann, wenn es keine echte Kontrollrückgabe an den Menschen gibt. Mehr autonome Lebensführung durch den Einsatz vollautonomer Systeme wird somit zu dem Preis erkaufte, auf einen Teil der eigenen Entscheidungsautonomie zu verzichten.

Darüber hinaus müssen sehr konkrete rechtliche Fragen beantwortet werden, um den Einsatz autonomer Systeme z. B. in der Produktion abzusichern. Dazu zählen neben einer Anpassung des Kartellrechts an die Besonderheiten digitaler Plattformen insbesondere Fragen des Datenschutzes, der Haftung, des Arbeits- und Verbraucherrechts sowie des geistigen Eigentums. All dies kann jedoch mit Blick auf die Wettbewerbsposition Deutschlands nur sinnvoll beantwortet werden, wenn seine Einbettung in den internationalen Kontext angemessen berücksichtigt ist.

In der öffentlichen Diskussion werden neben dem Datenschutz und dem Schutz der Privatsphäre, insbesondere die IT-Sicherheit, die Rechtssicherheit und ethische Aspekte als wesentliche Herausforderungen genannt.

6.1 Herausforderung IT-Sicherheit

Globale Vernetzung und der verstärkte Einsatz von Software erhöht die Verwundbarkeit der Systeme. Bilder können so manipuliert werden, dass es für Menschaugen nicht wahrnehmbar ist, aber ein KI-System zu einem völlig falschen Ergebnis führt. Durch das Einspeisen manipulierter Trainingsdaten können KI-Systeme zu Fehlentscheidungen gebracht werden, beispielsweise bei der Erkennung von Verkehrszeichen.

Für den Anwendungsfall autonomes Fahren wurden daher folgende Regeln aufgestellt:

1) Alle Fahrzeugdaten werden zunächst an ein zentrales IT-System übermittelt, das in der Regel vom Hersteller betrieben wird. Er ist für die Qualitätssicherung der Daten, der Algorithmen und die Sicherheit des IT-Systems verantwortlich.

2) Es erfolgt eine anlassbezogene Protokollierung der Parameter des Weltbildes die zur Bewertung von Fehlwahrnehmungen oder Fehlverhalten des Fahrzeugs relevant sind, durch einen Datenschreiber, um Gefahrensituationen zu sammeln, zu analysieren, nachzuvollziehen und diese zur Ableitung von neuen Anforderungen zur Vermeidung der erkannten Fehlwahrnehmungen und Fehlverhalten zu verwenden.

3) Neue Erkenntnisse zur Verbesserung der Verkehrssituation sind an eine staatlich geprüfte Instanz weiterzuleiten zur Erweiterung eines Szenarien-Katalogs, der für die Zulassungstests verwendet wird.

4) Das Fahrzeugsystem muss statistisch sicherer sein als der menschliche Fahrer. Wenn ein menschlicher Fahrer eine Einzelsituation beherrschen kann, die im Szenarien-Katalog erfasst ist, so auch das Fahrzeugsystem.

5) Das Fahrzeug muss die Sicherheit in jeder Situation mit Bordmitteln gewährleisten, ohne im Fall eines Ausfalles der verkehrlichen Informations- und Kommunikationsinfrastruktur auf Informationen von außen angewiesen zu sein.

6.2 Herausforderung Rechtssicherheit

Autonome Systeme treffen nicht nur Entscheidungen, sondern setzen sie auch in die Tat um, und zwar selbstständig ohne externe Steuerung und angepasst an die jeweilige Situation. Sie sind zwar mit fortgeschrittener künstlicher Intelligenz ausgestattet, aber immer noch Maschinen und daher keine Adressaten rechtlicher Regelungen. Regelungsadressaten sind die natürlichen oder juristischen Personen, die diese Maschinen herstellen, vertreiben oder betreiben.

Allerdings kann es im Zusammenspiel von Menschen und autonomen Systemen zu komplexen Fragestellungen kommen, die eine einfache Anwendung des bestehenden Haftungsrechts erschweren. Dabei stellt die möglicherweise fehlende Nachvollziehbarkeit der komplexen technischen Prozesse in autonomen Systemen im Schadensfall eine besondere Herausforderung dar.

Insbesondere bei neueren Methoden wie dem Maschinellen Lernen mit neuronalen Netzen gibt es kein von Menschen geschriebenes Softwareprogramm, in dem man nachsehen könnte. Das Programm oder besser Lernergebnis ist vielmehr ein komplexes Verbindungsmuster im neuronalen Netz, das sich im Laufe des Trainings entwickelt und damit in starkem Maße von den verwendeten Trainingsdaten abhängt. Da diese Lernergebnisse nicht eindeutig nachvollziehbar sind, kann die Funktion oder Fehlfunktion des Systems unter Umständen nicht auf ein bestimmtes menschliches Handeln zurückgeführt werden.

So müssen bei der Aufteilung der Fahraufgabe zwischen einem menschlichen Fahrer und einem technischen System mögliche Verantwortungslücken frühzeitig identifiziert werden, da Mensch und Maschine hier in einem gemeinsamen Handlungskontext auftreten und kooperieren. Auch dies war ein Thema in der Ethikkommission.

Das deutsche Haftpflichtsystem weist das Risiko für einen Unfall im Straßenverkehr heute in letzter Instanz dem Halter des Fahrzeuges zu. Zusätzlich haften die Hersteller im Rahmen der gesetzlichen Produkthaftung. Vollautomatisierte und fahrerlose Fahrzeuge unterliegen aber auch weitergehenden Einflussfaktoren. Das betrifft das Fahrzeug selbst und die notwendige Infrastruktur.

Daher müssen neben den Haltern und Herstellern des Fahrzeuges die entsprechenden Hersteller und Betreiber der Unterstützungstechniken des Fahrzeugs in das System der Haftungsteilung einbezogen werden. Mit der Verschiebung der Verantwortung vom Fahrer bzw. dem Halter zum Verantwortlichen der technischen Systeme im Sinne einer Produkthaftung muss ebenfalls diskutiert werden, wie viel sicherer ein technisches System statistisch gesehen sein muss, damit es von der Gesellschaft akzeptiert wird und welche Methoden zu einer verlässlichen Konfidenz führen.

Im Prinzip könnte sich ein autonomes System aufgrund der eigenständig erlernten Verhaltensweisen dem Einfluss seines Nutzers oder Betreibers entziehen. Deshalb wird oft die Forderung nach einem »Not-Aus« autonomer Systeme

erhoben. Eine solche Kontrollübergabe sollte allerdings nicht dazu führen, dass sich die Hersteller der Verantwortung für das System entziehen, weil es mit einer ihm unbekanntem Situation nicht umgehen kann. Auch sind bei Notsituationen in der Pflege oder im medizinischen Bereich Fälle denkbar, in denen die uneingeschränkte Möglichkeit einer Kontrollrückgabe die unterstützende Funktion des Systems konterkarieren würde. Ein Spannungsfeld, das gesellschaftlich diskutiert und letztlich geregelt werden muss.

Die Einschätzungen über die weitere Entwicklung der künstlichen Intelligenz variiert erheblich, auch zwischen den Experten. Einige vergleichen die Ängste bezüglich amoklaufender Computer mit den – im Nachhinein – völlig unsinnigen Kassandrarufern hinsichtlich des Jahr-2000-Problems bei Computern. Andere erwarten in den nächsten 20 – 30 Jahren das Auftreten einer sogenannten starken künstlichen Intelligenz, die dem menschlichen Denken mindestens gleichzusetzen wäre mit der Konsequenz, ihnen eventuell bislang dem Menschen vorbehaltene Rechte und Würde zugestehen.

Wie wir die Autonomie der Technik mit der des Menschen in Einklang bringen, wird uns noch lange beschäftigen.

6.3 Ethische Aspekte

Insbesondere die Frage, wie lernen diese Systeme in bestimmten Situationen die richtigen Entscheidungen zu treffen? Nämlich das zu tun, was den Menschen am besten unterstützt.

Sie lernen durch die Analyse von Daten und durch das Erkennen menschlicher Entscheidungsmuster. Und sie lernen durch Regeln, die wir Ihnen vermitteln.

Aber wie entstehen diese Regeln, mit denen lernende Systeme trainiert werden?

Diese Regeln setzt der Mensch. Und diese Regeln beruhen auf kulturell geprägten Wertesystemen und ethischen Bewertungen.

Diese Regeln können sich von Kultur zu Kultur stark unterscheiden. Ebenso die Frage, wieviel Entscheidungshoheit man autonomen Systemen zugesteht.

Übernehmen lernende Systeme Aufgaben oder Entscheidungen, die gesellschaftliche oder ethische Dimensionen besitzen, dann müssen auch die zuvor an die Menschen gestellten gesellschaftlichen und ethischen Anforderungen auf die Systeme übertragen werden. Sie sind also in der Praxis nicht vollständig autonom, sondern folgen Entscheidungs- und Handlungsprinzipien, die durch die Softwareentwickler bei der Konstruktion der Systeme hinterlegt wurden.

Die ethischen Anforderungen richten sich deshalb viel mehr auf den Prozess der Programmierung, der einem wertebasierten Design folgen soll, indem bestimmte, auch grundgesetzlich verankerte Werte oder auch der allgemeine und spezielle Gleichheitsgrundsatz in den Wissensbasen oder dem Trainingsprozess der lernenden Systeme abgebildet wird.

So muss beispielsweise sichergestellt werden, dass ein lernendes System, das über eine Kreditvergabe oder einen Vertragsabschluss entscheidet, nicht nach ethischer Zugehörigkeit oder sexueller Orientierung diskriminiert.

Ungleich schwieriger ist die Behandlung der viel diskutierten Dilemma-Situationen, die sich aus Fragen des Typs ergeben, ob ein autonomes Fahrzeug in unausweichlichen Schadenssituationen einen unbeteiligten Passanten, eine Gruppe Schulkinder oder die Insassen opfern sollte. Ein menschlicher Fahrer trifft in einer solchen Situation als Beteiligter spontan eine Entscheidung, die zwar immer rechtlich strafbar ist, aber bei einer Betrachtung im Nachhinein nicht zu einer Verurteilung führen würde. Bei einem Softwareentwickler ist die Situation anders: Er entscheidet im Voraus nach gründlicher Abwägung und als Unbeteiligter.

Auch die Ethikkommission konnte sich nur zu der in Regel 9 festgelegten Formulierung einigen: »Bei unausweichlichen Unfallsituationen ist jede Qualifizierung nach persönlichen Merkmalen (Alter, Geschlecht, körperliche oder geistige Konstitution) strikt untersagt. Eine Aufrechnung von Opfern ist untersagt. Eine allgemeine Programmierung auf eine Minderung der Zahl von Personenschäden kann vertretbar sein. Die an der Erzeugung von Mobilitätsrisiken Beteiligten dürfen Unbeteiligte nicht opfern«.

Die Pragmatiker waren der Meinung, solche ohnehin sehr seltenen Fälle würden durch die vorausschauende Fahrweise eines autonomen Fahrzeugs und die besseren Reaktionszeiten noch viel seltener oder gar nicht mehr auftreten. Ansonsten sollte man sich am Beispiel des Airbags orientieren. In einer Millionen Fällen funktioniert er und rettet Leben, in einem Fall schadet er und führt gegebenenfalls sogar zum Tode. Trotzdem bleibt er nicht nur erlaubt, sondern muss verpflichtend angelegt werden. Der Hersteller bleibt straffrei, wenn er den Nachweis führen kann, die Herstellung mit der gebotenen Sorgfalt durchgeführt zu haben.

7. Fazit

In einer zunehmend vernetzten Welt werden wir autonomen Systemen täglich und in vielen unterschiedlichen Lebenssituationen begegnen.

Sie haben das Potential zur Lösung der großen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Herausforderungen beizutragen.

Viele der gesellschaftlichen Herausforderungen und ethischen Fragestellungen werden sich erst nach und nach formulieren und beantworten lassen.

Allerdings reicht zu Beginn dieses Lernprozesses die Einhaltung einiger wichtiger Grundregeln aus. Dazu zählen beispielsweise die von der Ethikkommission formulierten Thesen.

Basierend auf diesen Grundregeln sollte die Einführung autonomer Systeme stufenweise und erfahrungsbasiert im Rahmen eines beständigen und transparenten Lernprozesses und unter breiter Beteiligung der Gesellschaft stattfinden.

Wo die Veränderungen, die autonome Systeme mit sich bringen werden, mehr Risiken als Chancen bergen, kann und muss die Gesellschaft ihnen auch Grenzen setzen.

Praktische Ansätze aus Sicht des Inkasso-Dienstleisters Euro Parking Collection plc (EPC)

Stuart Hendry,
Business & Legal Manager, Euro Parking Collection plc (EPC), London

Für viele mit der Verkehrsüberwachung befasste ausländische Stellen (wie z.B. Kommunen und Behörden) oder Straßenbetreiber ist die grenzüberschreitende Verfolgung von Verkehrsverstößen bzw. Durchsetzung von Gebührenforderungen mit hohem bürokratischem und rechtlichem Aufwand verbunden. Europaweit tätige Dienstleister wie das von mir repräsentierte, in London ansässige und für Auftraggeber aus ganz Europa tätige Unternehmen *Euro Parking Collection plc* (EPC) können sie hierbei sinnvoll unterstützen, z.B. bei der Einholung von Halterauskünften und Geltendmachung der Forderungen bei den betroffenen Autofahrern.

Was in der Theorie eigentlich einfach klingt, stellt uns Inkasso-Dienstleister in der Praxis leider oftmals vor erhebliche Probleme.

Probleme der grenzüberschreitenden Durchsetzung von Forderungen

Worin liegen diese Probleme?

Viele Autofahrer sind der Auffassung, dass sie bei Fahrten im Ausland an keine Vorschriften gebunden sind und insbesondere die aus einem Verkehrsverstoß resultierenden Geldsanktionen nicht bezahlen müssten. Die Zahlungsaufforderungen von ausländischen Bußgeldstellen oder Inkassodienstleistern werden einfach ignoriert.

Für ausländischen Bußgeldstellen, Kommunen und Inkassounternehmen ist es in vielen Fällen sehr schwierig, den Fahrzeughalter oder den Fahrer eines Fahrzeugs, mit dem ein Verkehrsverstoß begangen wurde, zu identifizieren. Das liegt zum einen daran, dass die für die Halterauskünfte zuständigen Behörden im Zulassungsstaat des Fahrzeugs nicht immer mit uns kooperieren und uns keine Auskunft über den Fahrzeughalter erteilen.

Zum anderen sehen die Rechtsordnungen in Europa unterschiedliche Verantwortungen für Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr vor: In einigen Ländern ist generell der Fahrzeughalter für den Verkehrsverstoß verantwortlich, in anderen Staaten (wie z.B. Deutschland) kann dagegen hierfür nur der Fahrer, der das Fahrzeug zum Tatzeitpunkt gelenkt hat, zur Verantwortung gezogen werden. Die Ermittlung

des verantwortlichen Fahrers ist für die ausländischen Stellen und uns in der Praxis kaum möglich.

Auch die grenzüberschreitende Durchsetzung von nichtbezahlten Forderungen aus Straßenverkehrsverstößen oder Straßenbenutzung ist nicht einfach: Je nachdem, in welchem Land die Forderung entstanden ist, haben wir es mit zivil-, straf- oder verwaltungsrechtlichen Forderungen zu tun. Vielfach ist die Abgrenzung zwischen zivil- und öffentlich-rechtlicher Forderung schwierig. Hierbei sind nicht nur unterschiedliche Zuständigkeiten, Gerichtsbarkeiten und Verfolgungswege zu beachten, auch die Durchsetzung der jeweiligen Forderungen unterliegt höchst unterschiedlichen Voraussetzungen.

Leider gibt es darüber hinaus auch auf EU-Ebene keine einheitliche Gesetzgebung, die eine effektive Durchsetzung dieser Forderungen gewährleistet. Die bestehenden Rechtsinstrumente sind in ihrer Handhabung vielfach zu kompliziert und haben sich gerade bei Massenverfahren wie Straßenverkehrsverstößen als unpraktisch, zu bürokratisch und zu zeitaufwendig erwiesen.

Warum werden private Inkasso-Dienstleister tätig?

Wie bereits eingangs erwähnt, sehen sich zahlreiche Verkehrssünder irrtümlicherweise von ihren Zahlungsverpflichtungen im Ausland entbunden. Dabei verkennen sie, dass es auch in den jeweiligen Reiseländern Verkehrsregeln gibt, die sie einhalten oder Straßen bzw. Autobahnen, für deren Benutzung sie eine Gebühr bezahlen müssen.

Diese Verkehrsregeln werden nicht aus Schikane gegenüber den Autofahrern erlassen, sondern dienen – wie auch in den Heimatländern der Verkehrssünder – vor allem der Verkehrssicherheit und damit der Gewährleistung eines sicheren Straßenverkehrs. Straßengebühren und Autobahnmaut werden nicht erhoben, um den Autofahrer grundlos abzukassieren, sondern um den Unterhalt eines Straßennetzes zu gewährleisten, das dem Reisenden ein bequemes Fahren von A nach B ermöglicht.

Aus unserer Sicht ist es deshalb schlicht ein Gebot der Fairness, sich als Autofahrer seiner Verantwortung für ein Fehlverhalten im Straßenverkehr im Ausland zu stellen und eine Geldbuße oder Mautgebühr zu bezahlen. Warum sollen ausländische Autofahrer besser gestellt werden als einheimische Verkehrssünder, gegenüber denen Verstöße zugegebenermaßen einfacher verfolgt und Sanktionen effektiver vollstreckt werden können? Warum sollten einheimische Autofahrer den Eindruck erhalten, nur sie würden belangt, ausländische Kraftfahrer haben dagegen nichts zu befürchten? Bußgeldstellen, Kommunen und Straßenbetreiber im Ausland haben deshalb nicht nur eine rechtliche, sondern auch moralische Verpflichtung, konsequent gegen Verkehrssünder aus dem Ausland vorzugehen.

Da dies aufgrund der bereits erwähnten diversen rechtlichen, praktischen und nicht zuletzt auch sprachlichen Hürden derzeit nicht einfach ist, hat sich EPC die Aufgabe gestellt, die betreffenden ausländischen Gläubiger hierbei zu unterstützen und ihnen Lösungen anzubieten, ihre berechtigten Forderungen effektiv grenzüberschreitend durchzusetzen.

Der praktische Ansatz von EPC

Das Unternehmen *Euro Parking Collection plc* (EPC) wurde im Jahr 1998 gegründet. Zu unseren Auftraggebern gehören derzeit mehr als 450 Bußgeldstellen in 14 europäischen Ländern.

Beispiele:

- *Transport for London (UK)*
- *Oslo kommune (Norwegen)*
- *Stockholm Parkering (Schweden)*
- *National Roads Authority (UK)*
- *City of Westminster (UK)*
- *Gemeente Eindhoven (Niederlande)*
- *Budapesti Önkormányzati Parkolási Kft. (Ungarn)*

Zu diesen Bußgeldstellen gehören nicht nur Polizeibehörden, sondern auch Städte, Gemeinden und Straßenbetreiber – darunter sowohl zivilrechtliche als auch öffentlich-rechtliche Auftraggeber.

Diese Stellen beauftragen uns mit der Verfolgung und Durchsetzung von Bußgeldern und Gebühren vor allem in Zusammenhang mit

- Parkverstößen
- Straßen- und Autobahnmaut
- Verstößen in Umweltzonen, verkehrsbeschränkten oder sonstigen nur für bestimmte Fahrzeuge (z.B. Busse) vorbehaltenen Zonen
- Geschwindigkeitsüberschreitungen

Im Jahr 2016 hat unser Unternehmen rund 12 Millionen Fälle bearbeitet. Dabei machen wir regelmäßig die Erfahrung, dass die meisten Zahlungsaufforderungen erfreulicherweise zeitnah nach deren Zugang von den Schuldnern bezahlt werden.

Unseren Auftraggebern bieten wir den Service der Identifizierung von Kfz-Kennzeichen und der Einholung von Kfz- und Halterdatenauskünften. Gerade die Identifizierung von ausländischen Kfz-Kennzeichen stellt eine gewisse Herausforderung dar: Zum einen müssen wir den Zulassungsstaat identifizieren, zum anderen danach das Kennzeichen dem richtigen Zulassungsbezirk zuordnen. Bei einem vom Auftraggeber übermittelten Kfz-Kennzeichen mit der Buchstaben-/Zahlenkombination ohne Leerstelle »ABC123« kann es sich beispielsweise um ein Fahrzeug aus Belgien, Deutschland, Finnland, Litauen oder Schweden handeln. In Deutschland könnte dieses Fahrzeug in Augsburg (A BC 123) oder aber auch in Aschaffenburg (AB C 123) zugelassen sein.

Ein großer Vorteil unserer Tätigkeit besteht zudem darin, dass wir mehrsprachig tätig sind: Die von uns ausgestellten Zahlungsaufforderungen werden in allen gängigen europäischen Sprachen abgefasst bzw. die uns von unseren Auftraggebern zugesendeten Bußgeldbescheide in die Landessprache des Schuldners übersetzt. Der Schuldner wird damit in einer für ihn verständlichen Sprache über den Verstoß, das zu zahlende Bußgeld und die Rechtsbehelfsmöglichkeiten informiert. In unserem

Londoner Callcenter arbeiten mehrsprachige Mitarbeiter, die ausländischen Betroffenen für Fragen zur Verfügung stehen.

Darüber hinaus unterhalten wir in vielen Ländern Bankverbindungen, die den betroffenen Autofahrern eine kostengünstige Überweisung des geschuldeten Bußgelds in der jeweiligen Landeswährung ermöglichen.

Im Rahmen der Vollstreckung der Forderungen prüfen wir die Möglichkeiten ihrer Durchsetzung nach nationalem und EU-Recht. Oft besteht eine Gerichtsbarkeit für die Forderungen sowohl am »Tatort«, also an dem Ort, an dem sich die Zuwiderhandlung ereignet hat, als auch am Wohnort des verantwortlichen Halters/Fahrers. Wir wählen für unsere Auftraggeber den im Einzelfall effektivsten Weg.

Forderungen

Obwohl sich in den letzten Jahren viel getan hat und wir auf eine 20-jährige erfolgreiche Tätigkeit auf dem Gebiet der Inkasso-Dienstleistung zurückblicken können, stellen wir fest, dass es nach wie vor Optimierungsbedarf gibt.

Aus unserer Sicht sollten sich sowohl die nationalen als auch der EU-Gesetzgeber mit folgenden Punkten befassen:

- Schaffung eines einfacheren Zugangs für Inkasso-Dienstleister zu den Kfz-Halterdaten durch die nationalen Kfz-Zulassungsstellen
- Effektivere rechtliche grenzüberschreitende Durchsetzung von Bußgeld- und Gebührenforderungen aus Massenverfahren wie z.B. Verkehrsverstößen
- Beseitigung der rechtlichen und zeitlichen Hindernisse bei der grenzüberschreitenden Vollstreckung von Geldsanktionen
- Sensibilisierung der Behörden für das Problem und Abbau von einschlägigen Vorurteilen gegenüber Inkasso-Dienstleistern
- Kommunikation an die Autofahrer, dass Verkehrsverstöße im Ausland geahndet werden und für den Autofahrer auch an seinem Wohnort Konsequenzen haben.
- Kommunikation an die Gläubiger, dass es tatsächlich rechtliche Möglichkeiten, Forderungen gegenüber ausländischen Autofahrern durchzusetzen gibt.

Michael Nissen
Rechtsanwalt, Leiter Internationales Recht, ADAC e.V. Juristische Zentrale,
München

I. Privatinkasso nach Straßenverkehrsverstößen in Europa – ein Überblick aus der Praxis

Stellen Sie sich Folgendes vor: Sie verbringen ihren Urlaub an der wunderschönen kroatischen Adriaküste. Sie machen mit ihrem Fahrzeug einen Ausflug in die Stadt Pula, schauen sich dort das berühmte Amphitheater an und genießen die kroatische Gastfreundschaft.

Zurück in Deutschland wirkt der schöne Urlaub noch nach – bis ein paar Monate später ein mit Siegel und Kordel versehenes Dokument eines kroatischen Notars eintrifft: In diesem Schreiben werden sie aufgefordert, den stolzen Betrag in Höhe von – sage und schreibe – 300 Euro zu bezahlen. Als Begründung wird angegeben, dass Sie es unterlassen haben, in Pula ein Parkticket zu kaufen.

Ihnen war aber vor Ort überhaupt nicht ersichtlich, dass dort ein Parkticket zu ziehen war. Sie wollen Einspruch einlegen, was aber in diesem Fall sehr schnell binnen acht Tagen und dazu noch in kroatischer Sprache erfolgen muss. Sie verstehen die Welt nicht mehr.

Ihnen geht es wie tausenden anderen deutschen Autofahrern, denen in Kroatien Vergleichbares widerfahren ist und widerfährt. Parkforderungen aus Kroatien stehen aktuell an der Spitze einer Entwicklung, die zu erheblicher Verunsicherung bei betroffenen Kraftfahrern und damit befassten Juristen führt: dem privaten, grenzüberschreitenden Inkasso nach Verkehrsverstößen. Vorreiter auf diesem Gebiet waren die skandinavischen Staaten (Maut Norwegen)¹ und die Niederlande (kommunale Parksteuern), die vor über 20 Jahren begonnen haben, private Inkassodienstleister mit dem Einzug von Forderungen aus Park- und Mautverstößen zu beauftragen. Derzeit sind es vor allem Gläubiger aus Süd- und Südosteuropa, die sich – teilweise mit viel Fantasie und Nachdruck – dieses Weges der Forderungsdurchsetzung bedienen.

Lassen Sie uns eine kleine Reise durch Europa unternehmen:

1 Nissen DAR 2004, 196 ff.

II. Parkforderungen Kroatien

In Kroatien haben Kommunen wie Pula oder Zagreb die Parkraumbewirtschaftung auf kommunale Unternehmen übertragen (z.B. *Pulaparking d.o.o.*, *Zagrebparking d.o.o.* etc.). Wer in einer gebührenpflichtigen Parkzone die Parkgebühr nicht bezahlt oder die Parkzeit überzieht, muss dort mit einer zivilrechtlichen Vertragsstrafe in Höhe von etwa 10 bis 20 Euro rechnen. Dagegen ist grundsätzlich nichts einzuwenden und wäre auch keiner Diskussion wert, wenn die Parkvorschriften ausreichend kommuniziert und den Betroffenen die Möglichkeit eingeräumt würde, diese Sanktion unbürokratisch vor Ort zu bezahlen.

Die Praxis sieht dagegen anders aus: Anstelle betroffene ausländische Autofahrer wie einheimische Betroffene vor Ort (z.B. mittels einer Verwarnung an der Windschutzscheibe) in Kenntnis zu setzen und eine Bezahlungsmöglichkeit vor Ort anzubieten, fahren kroatische Parkunternehmen schweres Geschütz auf: Mit Anwaltsschreiben und notariellen Vollstreckungsbeschlüssen unter Androhung weiterer gerichtlicher Schritte fordern kroatische, deutsche oder auch slowenische Inkassoanwälte Urlauber zur Zahlung von mehreren hundert Euro auf – und das wohlgemerkt bei einer Grundforderung von 10 bis 20 Euro für ein nicht gezogenes Parkticket! Zudem werden Inkassogebühren aufgeschlagen, die weit über RVG-üblichen Sätzen liegen. Das Einlegen eines Einspruchs gegen den notariellen Vollstreckungsbescheid wird dadurch erschwert, dass dies einerseits binnen kürzester Zeit (8 Tage) und andererseits in kroatischer Sprache erfolgen muss – letzteres dürfte ohnehin EU-rechtlich pikant sein.

Die geforderten Beträge stehen dabei in keinerlei angemessenem Verhältnis zur Grundforderung und zum Inkassoaufwand: Eine Halterauskunft ist in Deutschland für berechtigte Stellen problemlos gegen Zahlung einer geringen Gebühr (aktuell 5,10 Euro²) erhältlich, für die Forderungsschreiben werden Standardschreiben mit Textbausteinen verwendet. Dies alles legt vielmehr den Verdacht nahe, dass hier auf dem Rücken ausländischer Autofahrer das große Geld verdient werden soll.

Mit den Vollstreckungsbeschlüssen kroatischer Notare hat sich zwischenzeitlich auf eine Vorlagefrage des Bezirksgerichts Pula hin auch der Europäische Gerichtshof (EuGH) befasst: In seiner Entscheidung vom 9. März 2017³ stellte er zum einen klar, dass auch unwidersprochene notarielle Vollstreckungsbeschlüsse nicht ohne weiteres als EU-Vollstreckungstitel anzusehen sind. Zum anderen ist die EU-Verordnung Nr. 1215/2012 (Brüssel Ia-VO)⁴ dahingehend auszulegen, dass in Kroa-

2 § 39 Abs. 1 StVG i.V.M. Gebühren-Nr. 226.3 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt).

3 EuGH-Urteil vom 09.03.2017, Rechtssachen C-484/15 (Zulfikarpašić/Gajer) und C-551/15 (Pula Parking d.o.o./Tederahn), DAR 2017, 254.

4 Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2012 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen.

tien Notare, die im Rahmen der ihnen durch die nationalen Rechtsvorschriften in Zwangsvollstreckungsverfahren übertragenen Befugnisse auf der Grundlage einer »glaubwürdigen Urkunde« tätig werden, nicht unter den Begriff »Gericht« im Sinne dieser Verordnung fallen. Die eindeutige EuGH-Entscheidung hält aber kroatische und slowenische Anwälte nach wie vor nicht davon ab, weiter auf der Forderungsdurchsetzung auf Grundlage des notariellen Vollstreckungsbeschlusses zu bestehen.

Auch wenn der EuGH den kroatischen Beitreibungszug etwas gebremst hat: Die Vollstreckungsgefahr ist damit nicht gebannt. Über die in Betracht kommenden Durchsetzungsoptionen wird im Anschluss Herr Dr. Nordmeier berichten.

III. Italien

1. Autobahnmaut

Werfen wir einen Blick auf die andere Seite der Adria: Auch in Italien gibt es Fallkonstellationen, die zu Missverständnissen und Irritationen bei ortsfremden Autofahrern führen:

Ein Dauerbrenner ist die Autobahnmaut. Obwohl das Befahren italienischer Autobahnen ohne Bezahlung nicht möglich sein sollte, kommt es häufig zu Situationen, in denen die Maut nicht bezahlt wird bzw. bezahlt werden kann:

So verhindert störanfällige Technik bei Autobahneinfahrten die Ausgabe von Mauttickets, erkennt Kreditkarten bzw. mit Guthaben gefüllte Mautkarten (Via-Card) nicht an oder nimmt keine Abbuchungen der Mautgebühr vor. Viele Betroffene sind mit der – an sich kundenfreundlichen – Möglichkeit der kostengünstigen Mautnachentrichtung überfordert (obwohl auch der ADAC alle erdenkliche Hilfestellung dazu leistet) und erkennt oft gar nicht oder zu spät, dass die Maut nicht bezahlt wurde.

In diesen Fällen tritt dann das private italienische Inkassounternehmen *NiviCredit S.r.l./Euro Municipality Outsourcing (EMO)* auf den Plan, das Mautschuldner an die Bezahlung erinnert. Dass dies oftmals leider lange Zeit nach Entstehen der Mautschuld geschieht (Verjährungsfrist für Mautforderungen: 10 Jahre⁵), ist nicht primär *NiviCredit* anzulasten, sondern vielmehr den Autobahngesellschaften, die sich mit der Auswertung der Daten sehr viel Zeit lassen. Zunächst hatte sich *NiviCredit* darauf beschränkt, die ausstehende Mautzahlung selbst bei ausländischen Mautschuldnern geltend zu machen und nur geringe Bearbeitungsaufschläge hierauf zu erheben. Einwendungen oder Missverständnisse konnten im Regelfall problemlos mit *NiviCredit* direkt geklärt werden.

Seit einiger Zeit wird aber auch hier eine härtere Gangart eingeschlagen: Mit Beauftragung des Kölner Inkassounternehmens *Euro Treuband Inkasso GmbH* werden deutsche Mautschuldner sehr deutlich – oft auch erstmalig – an ihr schon länger

5 Art. 2946 Codice Civile (Zivilgesetzbuch Italien).

zurückliegendes Versäumnis in Italien erinnert. Für den Fall der Nichtzahlung (natürlich zuzüglich erheblicher Gebühren zu Gunsten des mit dem Inkasso beauftragten Unternehmens) werden die Einleitung gerichtlicher Verfahren und sogar Veranlassung eines Schufa-Eintrages angedroht. Ob letzterer bei derartigen ausländischen Forderungen (die oftmals nicht unbestritten sind) überhaupt zulässig ist, dürfte zumindest fraglich sein.

Ich möchte noch einmal betonen: Die Grundforderungen liegen in der Regel im ein- oder unteren zweistelligen Euro-Bereich!

2. Einforderung öffentlich-rechtliche Bußgelder mittels Privatinkasso

NiviCredit/EMO und deutsche Inkassounternehmen sind übrigens nicht nur im privaten Inkassosektor tätig: Der italienische Gesetzgeber gestattet nämlich den Provinzen und deren kommunalen Polizeibehörden, für die Verfolgung von Verkehrsverstößen ausländischer Kraftfahrer auch hierauf spezialisierte private Dienstleistungsunternehmen wie *NiviCredit* heranzuziehen. Es geht hierbei um öffentlich-rechtliche, von den jeweiligen kommunalen Polizeibehörden verhängte Sanktionen wie z.B. unrechtmäßiges Befahren von verkehrsbeschränkten Innenstadtzonen (*Zone a traffico limitato/ZTL*), Verstöße im ruhenden Verkehr oder auch Tempolimitverstöße.

Dass auch in diesen Fällen deutsche Inkassounternehmen gegenüber deutschen Bußgeldschuldern fordernd tätig werden und teilweise Schufa-Einträge androhen, ist bedenklich: Zum einen gibt es für die Vollstreckung öffentlich-rechtlicher Geldsanktionen einheitliche EU-Rechtsinstrumente wie den auch von Italien umgesetzten EU-Rahmenbeschluss Geldsanktionenvollstreckung⁶. Zum anderen ist für die Bewilligung deren Vollstreckung nach § 74 Abs.1 Satz 4 IRG (Gesetz für die internationale Rechtshilfe in Strafsachen) ausschließlich das Bundesamt für Justiz (BfJ) zuständig.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang das Urteil des Friedensgerichts von Florenz vom 30.9.2016⁷: Die internationale Zustellung von Bußgeldbescheiden wegen Straßenverkehrszuwerhandlungen erfolgt im italienischen Recht aufgrund einer Verweisung in Art. 201 Abs. 3 *Codice della Strada* nach Maßgabe der italienischen Zivilprozessordnung (ZPO). Nach Art. 142 Abs. 2 *Codice di procedura civile* (ZPO Italien) findet Art. 15 der VO (EG)1393/2007 (Verordnung über die Zustellung gerichtlicher und außergerichtlicher Schriftstücke in Zivil- und Handelssachen) Anwendung, wonach bei einem vorliegend als gerichtlich angesehenem Schriftstück eine förmliche behördliche Zustellung am Wohnsitz des Adressaten erfolgen müsse. Insofern liegen bei durch italienische oder deutsche Inkassounternehmen per Post übersendeten Zahlungsaufforderungen wegen öffentlich-rechtlicher Bußgelder keine wirksame Zustellung vor.

6 Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates vom 24. Februar 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen.

7 Urteil Giudice di Pace Firenze, Az.: 3624/2016.

Da manche private deutsche Inkassounternehmen auch die optische Gestaltung der Zahlungsaufforderung einem formellen italienischen Bußgeldbescheid angleichen, stellt sich zudem die Frage, inwieweit hier möglicherweise sogar der Tatbestand der Amtsanmaßung gemäß § 132 StGB (Amtsanmaßung) erfüllt ist. Immerhin ist festzustellen, dass man in derartigen Fällen nicht mehr – wie früher – die Einleitung eines (bei öffentlich-rechtlichen Forderungen ohnehin nicht anwendbaren) gerichtlichen Mahnverfahrens androht, sondern sich auf den Hinweis auf das Vollstreckungsrisiko im »Tatortland« beschränkt.

IV. Ungarn

1. Autobahnmaut

Auch die ungarische Autobahnmaut hält eine Spezialität für ausländische Kraftfahrer parat: Der Erwerb der dort für Pkw erforderlichen elektronischen Vignette erfordert die Registrierung der Fahrzeugdaten (Kfz-Kennzeichen und Zulassungsstaat). Dies geschieht online im Internet oder bei Verkaufsstellen vor Ort. Vor allem aufgrund sprachlicher Missverständnisse bei der Registrierung kommt es häufig zu fehlerhaften Registrierungen (z.B. durch Zahlendreher) – mit der Folge von Ahndungen wegen »Mautprellerei«. Offensichtlich hat der ungarische Autobahnbetreiber dies schon einkalkuliert und deshalb für diese Fälle mit der Firma *Ungarische Autobahninkasso GmbH* ein eigenes Inkassounternehmen in Deutschland eingerichtet.

Ungarische Ersatzmautforderungen sind zudem ein Beispiel für die Schwierigkeiten der Abgrenzung zivilrechtlicher und öffentlich-rechtlicher Forderungen. Präzedenzentscheidungen gibt es hierzu in der deutschen Rechtsprechung nach unserer Erkenntnis bislang nicht. Lediglich im Rahmen eines Hinweisbeschlusses des LG Nürnberg-Fürth⁸ wird hinsichtlich der Rechtsnatur der ungarischen Mautforderungen die Ansicht vertreten, dass bei ungarischen Ersatzmautforderungen aufgrund der Anwendbarkeit der deutschen lex fori und der Vergleichbarkeit mit der deutschen Lkw-Maut – im Gegensatz zur ungarischen Rechtsauffassung – von öffentlich-rechtlichen Forderungen auszugehen sei. Die Klage wurde daraufhin zurückgenommen.

Hervorzuheben ist aber, dass sich das ungarische Inkassounternehmen in Fällen der fehlerhaften Fahrzeugdatenregistrierung in der Regel gesprächsbereit und kulant zeigt und auf die Bearbeitungsgebühren verzichtet – sofern die gesetzlich aufzubewahrenden Belege vorgelegt werden.

2. Parkverstöße

Auch ungarische Verwarnungsgelder aus Parkverstößen tangieren die Grauzone zwischen zivil- und öffentlich-rechtlicher Einstufung: Nach ungarischer Rechtsauffassung als zivilrechtlich klassifiziert werden sie gerne über Inkassounternehmen

⁸ Verfügung vom 25.04.2016, Az.: 3 O 8301/15.

eingefordert. Während das Bezirksgericht im ungarischen Sopron in Falle der Forderung eines ungarischen Parkraumbewirtschaftungsunternehmens einen Verbrauchergerichtsstand am Wohnsitz des Betroffenen (im konkreten Fall ging es um einen österreichischen Autofahrer) annimmt⁹, erkannte das AG München¹⁰ in einer vom Inkassodienstleister *EPC* klageweise geltend gemachten und als »Verwarnungsgeld« titulierten Forderung der Stadt Budapest wegen eines Parkgebührenverstoßes einen öffentlich-rechtlichen Charakter und erklärte sich für sachlich und örtlich unzuständig.

V. England

1. Low Emission Zone (LEZ) und Dartford Charge

Für das letzte Beispiel begeben wir uns nach England: Das dortige *civil enforcement* bei Verstößen im ruhenden Verkehr und nicht bezahlten Straßengebühren hat schon vor Jahren zu einer engen Zusammenarbeit zwischen Kommunen und privaten Inkassounternehmen wie *Euro Parking Collection (EPC)* geführt.

Problemfelder sind hier vor allem die Low Emission Zone (LEZ/Umweltzone) im Großraum London¹¹ und Dartford Crossing, eine gebührenpflichtige Themseüberquerung¹². In beiden Fällen wird von Fahrern bestimmter Fahrzeuge bereits vor Befahren eine (komplizierte) Registrierung (bei LEZ) bzw. Bezahlung der Straßengebühr (Dartford Crossing) gefordert. Die Praxis zeigt, dass viele Kraftfahrer vom Kontinent damit – aus verschiedensten Gründen – überfordert sind und Registrierung bzw. Bezahlung versäumen.

2. Kulanz bei Verstößen?

Gegenüber kontinentaleuropäischen Betroffenen wurde bislang in diesen Fällen – was sehr zu begrüßen war – britische Höflichkeit praktiziert: Statt Einforderung sofort fälliger Verwarnungsgelder gewährte man bislang eine Nachfrist zur kostenfreien nachträglichen Registrierung bzw. Bezahlung der Maut. Leider hat man in letzter Zeit vermehrt von dieser äußerst kulanten und begrüßenswerten Handhabung abgesehen und ist zur sofortigen Einforderung der hohen Verwarnungsgelder (je nach Fahrzeug und Zahlungszeitpunkt) Beträge zwischen £250 und £1500 (rund 280 bis 1700 Euro) übergegangen.

9 AG München, Urteil vom 30.09.2015, Az.: 412 C 18198/15, DAR 2015, 700 ff.

10 Bezirksgericht Sopron, Beschluss vom 08.03.2013, Az.: P.20.247/2013/2.

11 Im Internet: www.tfl.gov.uk/lezlondon.

12 Im Internet: www.gov.uk/pay-dartford-crossing-charge.

VI. Fazit

Ich möchte betonen: Deutsche Autofahrer haben auch im Ausland keine Wildcard. Verkehrsvorschriften sind dort genauso einzuhalten wie fällige Maut- oder Parkgebühren zu bezahlen. Wer dagegen verstößt, muss hierfür grundsätzlich auch die Verantwortung tragen. Das gilt insbesondere für diejenigen, die vorsätzlich gegen Verkehrsregeln verstoßen und sich vorsätzlich einer Maut- oder Parkgebührenbezahlung entziehen.

Es geht auch nicht darum, Behörden, Kommunen und Straßenbetreibern im Ausland das Recht abzuspochen, ihre im Einzelfall berechtigten Forderungen im Rahmen der rechtlich zulässigen Möglichkeiten grenzüberschreitend durchzusetzen und sich dabei einschlägigen Dienstleistern zu bedienen. Angesichts komplex ausgestalteter europarechtlicher und nationaler Instrumente und gesetzlicher Regelungslücken zur grenzüberschreitenden Durchsetzung einschlägiger Forderungen ist die Beschreitung dieses Weges bis zu einem gewissen Grade nachvollziehbar.

Es geht jedoch vielmehr darum, dass dies für die betroffenen Autofahrer in einer bezüglich Information, Aufwand und Kosten verhältnismäßigen, transparenten sowie nachvollziehbaren Art und Weise geschieht und sie sich im Einzelfall dagegen in zumutbarer Art und Weise wehren können. Straßenverkehr, Verkehrsüberwachung und grenzüberschreitende Verfolgung von Zuwiderhandlungen sind als Spielwiese für fantasievolle und lukrative Geschäftsmodelle einiger privater Dienstleister und Anwälte ungeeignet.

Die Einleitung aufwendiger Inkassoverfahren mit undurchsichtigen hohen Gebühren und ohne jegliche Vorhaltung der Zuwiderhandlung vor Ort ist im Vergleich zu einheimischen Kraftfahrern nicht nur diskriminierend, sondern provoziert statt Verständnis und Einsicht des Autofahrers eher eine Trotzreaktion durch Ignorieren der Zahlungsaufforderungen. Das Nachsehen haben – abgesehen von dem Negativeimage für den Tourismus – nicht nur die Kommunen und Bußgeldstellen, sondern letztlich auch die mit dem Inkasso befassten Dienstleister.

Der ADAC wünscht sich deshalb:

- Verständliche und sichtbare Kundmachung lokaler Verkehrsgelungen (z.B. Parkvorschriften);
- Verständliche Vorhaltung von Zuwiderhandlungen vor Ort bzw. zeitnah nach dem Verstoß unter Angabe der Rechtsgrundlagen für die Forderung und Darstellung des Verfahrens;
- Gewährleistung verbraucherfreundlicher, verständlicher und im Einzelfall auch kulanter Zahlungsmodalitäten zu den ortsüblichen und auch für einheimische Kraftfahrer anwendbaren Sätzen ohne Inkassoaufpreis;
- Ausschluss jeglicher Diskriminierung ausländischer gegenüber einheimischen Kraftfahrern;
- Allfällige Gebühren beauftragter Dienstleister müssen dem Aufwand angemessen sein und transparent dargelegt werden;

- Gewährleistung rechtlichen Gehörs in einer zeitlich und sprachlich zumutbaren Art und Weise sowie eine ernsthafte Befassung seitens der Inkasso-Dienstleister mit Anliegen und berechtigten Einwänden der Schuldner;
- Schaffung einer EU-weiten Überprüfungsmöglichkeit und Streitschlichtung durch nationale bzw. EU-weite Schiedsstellen.

Die Umsetzung dieser Punkte – idealerweise unterstützt durch einheitliche und verbindliche Rahmenbedingungen des europäischen oder nationalen Gesetzgebers – hätte Charme für beide Seiten: Mehr Transparenz und Verhältnismäßigkeit fördern Sensibilisierung, Akzeptanz und Einsicht der betroffenen Autofahrer. Dies wiederum kommt letztlich den ausländischen Gläubigern zu Gute, die berechnete Forderungen nicht mehr abschreiben müssen.

Dr. Carl Friedrich Nordmeier
Richter am Landgericht, Frankfurt am Main

I. Einleitung

»Verkehrsverstöße im Ausland« – damit ist im Rahmen dieses Arbeitskreises vor allem das EU-Ausland gemeint. Es geht also um Verkehrsverstöße, die in einem anderen EU-Mitgliedstaat begangen wurden. Fahrer und/oder Halter sehen sich aufgrund eines Verkehrsverstößes privatrechtlichen Ansprüchen, die im Wege eines Privatinkassos verfolgt werden, ausgesetzt.

In den vorherigen Referaten hat sich bereits gezeigt, dass die in der Praxis zurzeit relevanten Paradebeispiele für diese Fallgestaltungen Verstöße gegen privatrechtliche Parkverträge und die Nichtzahlung von Mautgebühren auf privatrechtlich betriebenen Straßen sind.¹ Es lassen sich gewiss noch andere Fälle anführen, etwa das behördlich veranlasste Abschleppen eines Kraftfahrzeugs durch einen privaten Abschleppunternehmer. Allen diesen Verkehrsverstößen ist gemein, dass man sich ihre Sanktionierung auch durch hoheitliches Handeln – etwa in Form eines verwaltungsrechtlichen Bußgeldbescheids oder einer strafrechtlichen Sanktion – vorstellen kann.

Auch wurde bereits deutlich, dass auf europäischer Ebene eine Reihe von verfahrensrechtlichen Verordnungen existiert, die bei der Durchsetzung solcher Forderungen von Bedeutung sind. Sie bilden den Kernbestand dessen, was man als »Europäisches Zivilverfahrensrecht« bezeichnet und kommen sämtlich nur in »Zivil- und Handelssachen« zur Anwendung. In seiner Entscheidung *Pula Parking d.o.o.*² vom 9. März 2017 hat der EuGH entschieden, dass eine Forderung, die als Entgelt für eine erbrachte Leistung verlangt und welche mit Mitteln des Zivilrechts, die jedermann offenstehen, beigetrieben wird, keinen hoheitlichen Charakter aufweist. Ein solches privatrechtliches Rechtsverhältnis ist als Zivil- und

1 Siehe auch Trautmann, NZV 2018, 49 f.

2 EuGH, Urt. v. 9.3.2017 – C-551/15, *Pula Parking d.o.o./.* Tederahn, EuZW 2017, 686 = IPRax 2018, 79 m. Aufs. H. Roth, IPRax 2018, 41; siehe auch R. Wagner, NJW 2017, 1796, 1799; Wolber, EuZW 2017, 680.

Handelssache einzustufen.³ Es fällt deshalb in den Anwendungsbereich des Europäischen Zivilverfahrensrechts.

Folgenden Regelungsbereichen kommt in unserem Zusammenhang zentrale Bedeutung zu:

- die internationale Zuständigkeit, geregelt in der Brüssel Ia-VO⁴;
- die Anerkennung und Vollstreckung ausländischer Entscheidungen, ebenfalls geregelt in der Brüssel Ia-VO;
- der europäische Vollstreckungstitel, geregelt in der EuVTVO⁵;
- das europäische Mahnverfahren, geregelt in der EuMVVO⁶;
- das europäische Verfahren für geringfügige Forderungen, geregelt in der EuGFVO⁷;
- die europäische Kontenpfändung, geregelt in der EuKPFVO⁸.

Diese Verordnungen erschöpfen das Europäische Zivilverfahrensrecht nicht. Auch die Erleichterung der Zustellung nach der EuZVO⁹ oder die Vereinfachungen der grenzüberschreitenden Beweisaufnahme nach EuBVO¹⁰ können beispielsweise eine Rolle spielen. Da sie jedoch primär grenzüberschreitende Prozesshandlungen

3 Näher Trautmann, NZV 2018, 49, 50 f.; zum ähnlich gelagerten Problem der Reichweite völkerrechtlicher Staatenimmunität bei der Umschuldung von Staatsanleihen siehe BGH, Urt. v. 8.3.2016 – VI ZR 516/14, IPRax 2017, 370 m. Aufs. Geimer, IPRax 2017, 344.

4 Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12.12.2012 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (Neufassung), ABl. EU 2012 L 351, S. 1, berichtigt ABl. EU 2016 L 264, S. 43.

5 Verordnung (EG) Nr. 805/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 zur Einführung eines europäischen Vollstreckungstitels für unbestrittene Forderungen, ABl. EU 2004 L 143, S. 15, berichtigt ABl. EU 2005 L 97, S. 64, und ABl. EU 2008 L 50, S. 71.

6 Verordnung (EG) Nr. 1896/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12.12.2006 zur Einführung eines Europäischen Mahnverfahrens, ABl. EU 2006 L 399 S. 1.

7 Verordnung (EG) Nr. 861/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Juli 2007 zur Einführung eines europäischen Verfahrens für geringfügige Forderungen, ABl. EU 2007 L 199, S. 1, berichtigt ABl. EU 2015 L 141, S. 118.

8 Verordnung (EU) Nr. 655/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 zur Einführung eines Verfahrens für einen Europäischen Beschluss zur vorläufigen Kontenpfändung im Hinblick auf die Erleichterung der grenzüberschreitenden Eintreibung von Forderungen in Zivil- und Handelssachen, ABl. 2014 EU L 189, S. 59.

9 Verordnung (EG) Nr. 1393/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. November 2007 über die Zustellung gerichtlicher und außergerichtlicher Schriftstücke in Zivil- oder Handelssachen in den Mitgliedstaaten (»Zustellung von Schriftstücken«) und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1348/2000 des Rates, ABl. EU 2007 L 324, S. 79.

10 Verordnung (EG) Nr. 1206/2001 des Rates vom 28. Mai 2001 über die Zusammenarbeit zwischen den Gerichten der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der Beweisaufnahme in Zivil- oder Handelssachen, ABl. EU 2001 L 174, S. 1, berichtigt ABl. EU 2014 L 321, S. 11, und ABl. EU 2016 L 324, S. 19.

im EU-Ausland erleichtern, sind sie für unsere Fragestellung nicht unmittelbar von Bedeutung.¹¹

II. Die Verfolgung privatrechtlicher Ansprüche im europäischen Raum der Freiheit, der Sicherheit und des Rechts

Betrachtet man die Zielsetzungen der genannten Verordnungen, zeigt sich deutlich, weshalb die Verfolgung zivilrechtlicher Ansprüche aus Parkverstöße nach jetziger Rechtslage nicht gänzlich konsistent erfasst wird. Das Grundproblem liegt darin, dass die genannten europäischen Verordnungen nicht auf die Geltendmachung von Forderungen der Art, über die wir heute sprechen, zugeschnitten sind. Dies ist ein gewichtiger Unterschied zur Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen auf Grundlage des Rahmenbeschlusses 2005/214/JI.¹² In dessen Anwendungsbereich fallen nach Art. 5 Abs. 1, 33. Spiegelstrich Rahmenbeschluss 2005/214/JI Entscheidungen »gegen die den Straßenverkehr regelnden Vorschriften verstoßende Verhaltensweise[n]«. ¹³

Die zivilprozessualen Verordnungen wurden zur Verwirklichung des europäischen Raums der Freiheit, der Sicherheit und des Rechts geschaffen worden, der in Art. 67 AEUV ff. näher ausgestaltet ist, geschaffen. Dieser erfasst auch die justizielle Zusammenarbeit in Zivilsachen. Ihr Gegenstand ist das Straßenverkehrsrecht bisher eher am Rand gewesen.¹⁴ Lässt man eine gewisse Vereinfachung zu, so kann man sagen, dass diese Verordnungen vom Grundgedanken der möglichst hindernislosen Forderungsbeitreibung im europäischen Binnenmarkt und dem aus ihm entwickelten Raum der Freiheit, der Sicherheit und des Rechts geprägt sind.

Dahinter steht die Idee, dass grenzüberschreitender Handel sich nur entwickelt, wenn im Streitfall Ansprüche gegen den Vertragspartner auch effektiv durchgesetzt werden können. Vertrauen in den Binnenmarkt wird gefördert, wenn die Anspruchsdurchsetzung in anderen EU-Mitgliedstaaten zumindest nicht schwieriger als im Heimatstaat des Wirtschaftsteilnehmers ist, der über wirtschaftliche Aktivitäten im Binnenmarkt nachdenkt.

Exemplarisch verdeutlichen lässt sich dies an Erwägungsgrund 6 der Europäischen Mahnverfahrenverordnung (EuMVVO): »Für die Wirtschaftsbeteiligten der

11 Zur Evaluation der EuZVO und EuBVO siehe die von EU-Kommission beauftragte Studie Hess et al., An evaluation study of national procedural laws and practices in terms of their impact on the free circulation of judgments and on the equivalence and effectiveness of the procedural protection of consumers under EU consumer law, 2017.

12 Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates v. 24.2.2005, ABl. EU 2005 L 76, S. 16. Näher etwa Bönke, NZV 2006, 19; Johnson, SVR 2016, 449; Riedmeyer, NZV 2014, 18.

13 Zur grenzüberschreitenden Beitreibung öffentlich-rechtlicher Forderungen Trautmann, NZV 2018, 49, 51 f.

14 Siehe aber für außervertragliche Ansprüche die Berücksichtigung von Sicherheits- und Verhaltensregeln am Ort des haftungsbegründenden Ereignisses in Art. 17 Rom II-VO.

Europäischen Union ist die rasche und effiziente Beitreibung ausstehender Forderungen, die nicht Gegenstand eines Rechtsstreits sind, von größter Bedeutung, da Zahlungsverzug eine der Hauptursachen für Zahlungsunfähigkeit ist, die vor allem die Existenz von kleinen und mittleren Unternehmen bedroht und für den Verlust zahlreicher Arbeitsplätze verantwortlich ist.«¹⁵

Ausgeprägte Schuldnerschutzrechte geraten unter diesem Blickwinkel leicht in die Nähe von – dem Binnenmarkt schädlichen – Handelshemmnissen.

III. Internationale Zuständigkeit

Die internationale Zuständigkeit betrifft die Frage, in welchem Staat in einem Fall mit grenzüberschreitenden Bezügen die Parteien gerichtspflichtig sind. Es ist die erste Frage, die sich ein Gericht im Fall mit Auslandsbezug stellt. Mangelt es an der internationalen Zuständigkeit, weist ein deutsches Gericht die Klage von Amts wegen durch Prozessurteil als unzulässig ab.¹⁶ Das europäische Zivilverfahrensrecht geht vom Grundsatz aus, dass der Kläger vor den Gerichten des Wohnsitzmitgliedstaates des Beklagten klagen kann und soll (Art. 4 Abs. 1 Brüssel Ia-VO). Von diesem Grundsatz gibt es allerdings eine ganze Reihe von Ausnahmen, die den Wohnsitzgerichtsstand ausschließen oder neben ihn treten.

1. Erfüllungsort der vertraglichen Vereinbarung

Konkurrierende internationale Zuständigkeiten finden sich für vertragliche Ansprüche in Art. 7 Nr. 1 Brüssel Ia-VO am Erfüllungsort. Dabei ist zwischen Kauf- und Dienstleistungsverträgen einerseits und allen anderen Vertragstypen andererseits zu unterscheiden. Während bei Kauf- und Dienstleistungsverträgen der Erfüllungsort europäisch-autonom nach Art. 7 Nr. 1 lit. b) Brüssel Ia-VO bestimmt wird, ist der Erfüllungsort aller übrigen Verträge unter Heranziehung des Internationalen Privatrechts nach dem anwendbaren materiellen Recht (*lex causae*) zu ermitteln. Gegenstand einer Dienstleistung ist grundsätzlich eine Tätigkeit, welcher ein eigener Wert zukommt und welche aufgrund dieses Wertes im Mittelpunkt des Vertrages steht.¹⁷ Für die vorliegend relevanten Verträge, bei denen eine Tätigkeit nicht im Mittelpunkt

15 Siehe auch die Schlussfolgerungen des Vorsitzes des Europäischen Rats von Tampere v. 15. und 16.10.1999, Nr. 28: »In einem echten Europäischen Rechtsraum sollten Einzelpersonen und Unternehmen nicht durch die Unvereinbarkeit oder die Komplexität der Rechtsordnungen und der Verwaltungssysteme in den Mitgliedstaaten daran gehindert oder davon abgehalten werden, von ihren Rechten Gebrauch zu machen.«

16 Linke/Hau, Internationales Zivilverfahrensrecht, 6. Aufl. 2015, Rn. 4.68; Schack, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2017, Rn. 455. Eine Verweisung des Rechtsstreits an die Gerichte eines anderen Staates ist auch zwischen Mitgliedstaaten der EU nicht möglich.

17 Eingehend Wais, Der Europäische Erfüllunggerichtsstand für Dienstleistungsverträge, 2013, S. 62 ff.

steht, greift daher Art. 7 Nr. 1 lit. a) Brüssel Ia-VO.¹⁸ Hinsichtlich dieser Zuständigkeitsnorm ist zunächst von Bedeutung, dass sie keinen einheitlichen Erfüllungsort für sämtliche aus dem vertraglichen Schuldverhältnis entspringenden Klagen begründet. Vielmehr kommt es auf den Erfüllungsort der konkret in Streit stehenden vertraglichen Verpflichtung – genauer: der vertraglichen Primärverpflichtung, aus welcher der Streit fließt¹⁹ – an.

Das anwendbare Sachrecht, nach welchem sich die Lage dieses Erfüllungsortes richtet, wird in den EU-Mitgliedstaaten vereinheitlicht auf Grundlage der Rom I-Verordnung ermittelt. Auf die Einzelheiten will ich später eingehen. An dieser Stelle sei nur darauf hingewiesen, dass auf den Vertrag im Grundsatz das Recht des gewöhnlichen Aufenthalts derjenigen Partei zur Anwendung gelangt, welche die vertragscharakteristische Leistung erbringt. Das ist beispielsweise bei einem Mietvertrag der Vermieter.

2. Schadenseintrittsort des außervertraglichen Schuldverhältnisses

Selbst wenn Ausgangspunkt der hier interessierenden Fallgestaltungen vertragliche Anspruchsrundlagen sind, erweist es sich doch als lohnend, auch außervertragliche Ansprüche in den Blick zu nehmen. Solche Ansprüche können einschlägig sein, wenn zwar kein Vertragsschluss²⁰, aber die Nutzung der betreffenden Verkehrsfläche nachgewiesen werden kann.²¹ Insbesondere die Ansprüche auf Nutzungersatz, die sich bei Anwendbarkeit deutschen Rechts aus §§ 987, 990 BGB ergeben, sind für Zwecke der Brüssel Ia-VO als deliktisch anzusehen.²² Auch für bereicherungsrechtliche Ansprüche aus Eingriffskondition wird europäisch-autonom die deliktische Einordnung erwogen.²³

18 Reine Raummietverträge sind – in Abgrenzung zu Beherbergungsverträgen – keine Dienstleistungsverträge, vgl. Schlosser, in: ders./Hess, EuZPR, 4. Aufl. 2015, Art. 7 EuGVVO Rn. 10b.

19 Vgl. EuGH, Urt. v. 6.10.1976 – Rs. 14/76, De Bloos ./ Bouyer, NJW 1977, 490 (Verpflichtung, die dem vertraglichen Anspruch entspricht, auf den der Kläger seine Klage stützt); Junker, Internationales Zivilprozessrecht, 3. Aufl. 2016, § 9 Rn. 33.

20 Für die Anwendbarkeit des Art. 7 Nr. 1 Brüssel Ia-VO und damit für den Ausschluss des Art. 7 Nr. 2 Brüssel Ia-VO genügt ein stillschweigend geschlossener Vertrag, siehe EuGH, EuGH, Urt. v. 14.7.2016, Rs. C-196/15 – Granarolo ./ Ambrosi Emmi France, NJW 2016, 3087, Tz. 20 und 24.

21 Ein Anspruch ist aber nicht schon deshalb deliktisch, weil sich der in Anspruch Genommene bei Vertragsschluss dessen Existenz nicht bewusst war, siehe Schlosser, in: ders./Hess, EuZPR, 4. Aufl. 2015, Art. 7 EuGVVO Rn. 13.

22 Schlosser, in: ders./Hess, EuZPR, 4. Aufl. 2015, Art. 7 EuGVVO Rn. 13; siehe auch Dutta, IPRax 2011, 134, 137 (zur GoA).

23 Näher Geimer, in: Zöller, 31. Aufl. 2016, Art. 7 EuGVVO Rn. 54; Schlosser, in: ders./Hess, EuZPR, 4. Aufl. 2015, Art. 7 EuGVVO Rn. 13; allgemein den Deliktgerichtsstand für Bereicherungsklagen ausschließend Adolphsen, Europäisches Zivilverfahrensrecht, 2. Aufl. 2015, 3. Kap. Rn. 99; Schack, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2017, Rn. 331; nur für den Rückgewähranspruch aus ungerechtfertigter Bereicherung den Vertragsgerichtsstand als eröffnet ansehend Holl, IPRax 1998, 120, 122.

Für deliktische Ansprüche stellt Art. 7 Nr. 2 Brüssel Ia-VO einen Gerichtsstand am Schadenseintrittsort zur Verfügung. Erfasst und relativ unproblematisch lokalisierbar sind materielle Schäden – man mag an die Beschädigung einer Parkschranke oder einer Mautstation durch ein Kfz denken. Schwieriger zu beurteilen ist der Schadenseintrittsort, wenn reine Vermögensschäden in Frage stehen.²⁴ Wenn ein Vermögensschaden durch die unbefugte Nutzung einer Straße oder eines Parkplatzes geht, dürfte die Belegenheit der Straße oder des Parkplatzes ausschlaggebend sein.²⁵

3. Vorrang des Art. 24 Nr. 1 Brüssel Ia-VO

Von den Zuständigkeitstiteln der Brüssel Ia-VO sind vor allem auch die ausschließlichen Zuständigkeiten in den Blick zu nehmen. Hier spielt in unserem Zusammenhang Art. 24 Nr. 1 S. 1, 2. Alt. Brüssel Ia-VO eine Rolle, der für die Miete oder Pacht von Immobilien die ausschließliche Zuständigkeit der Gerichte am Belegenheitsort vorsieht.²⁶ Als anerkannt gelten kann im Ausgangspunkt, dass jeder Mietvertrag – unabhängig von seiner Dauer – unter Art. 24 Nr. Brüssel Ia-VO fällt.²⁷ Der Parkplatzmietvertrag wird vom Wortlaut dieser Bestimmung erfasst.²⁸ Bei einem Vertrag über die Straßennutzung gegen Mautzahlung lässt sich hingegen zweifeln, ob man einen Mietvertrag annehmen kann. Denn es handelt sich hier nicht um eine Überlassung der Straße zum Gebrauch.²⁹

Teilweise wird vertreten, Art. 24 Brüssel Ia-VO sei nicht anwendbar, wenn bereits bei Klageerhebung feststehe, dass der zugrundeliegende Miet- oder Pachtvertrag unwirksam sei.³⁰ In diesem Zusammenhang werden zur Begründung Entscheidungen des EuGH³¹ und des österreichischen OGH³² angeführt. Vor deren Hintergrund bedarf die vorstehende Ansicht einer Präzisierung. Das Urteil des EuGH betraf die Nutzungsent-schädigung für eine aufgrund eines nichtigen, außergerichtlichen Vergleichs besessene

24 Näher Schlosser, in: ders./Hess, EuZPR, 4. Aufl. 2015, Art. 7 EuGVVO Rn. 16a.

25 Vgl. Dutta, IPRax 2011, 134, 137 (zur GoA).

26 Zum ausschließlichen Gerichtsstands des dinglichen Rechts nach Art. 24 Nr. 1 Brüssel Ia-VO siehe Nordmeier, IPRax 2015, 120, 121 ff.

27 Vgl. BGH, Urt. v. 23.10.2012 – X ZR 157/11, NJW 2013, 308 f., Rn. 9, unter Bezug auf EuGH (o. Fn. 7), Rn. 24 (Art. 16 Nr. 1 EuGVÜ gelte für »alle Verträge über die Miete oder Pacht von unbeweglichen Sachen unabhängig von ihren besonderen Merkmalen«); Hüßtege, in: Thomas/Putzo, ZPO, 39. Aufl. 2018, Art. 24 EuGVVO Rn. 7; Wagner/Diehl, GPR 2014, 230, 231.

28 AG München, Urt. v. 30.9.2015 – 412 C 18198/15, zitiert nach juris, Tz. 6; Staudinger/Freising-Deutschmann, DAR 2016, 181, 184; offen Trautmann, NZV 2018, 49, 51.

29 Siehe auch Trautmann, NZV 2018, 49, 50 (»sonstiges Nutzungsverhältnis« (gemeint: vertraglich begründeter Art)).

30 Staudinger/Freising-Deutschmann, DAR 2016, 181, 184.

31 EuGH, Urt. v. 9.6.1994 – C-292/93, Norbert Lieber ./ Willi S. Göbel u.a., NJW 1995, 37; siehe auch Schack, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2017, Rn. 357.

32 Öst. OGH, Beschl. v. 25.6.1998 – 2 Ob 151/98 i, IPRax 1999, 471 m. zust. Anm. Hüßtege, IPRax 1999, 477.

Immobilie. Sie wies keine mietrechtlichen Aspekte auf. Die Entscheidung des östr. OGH übertrug diese EuGH-Entscheidung auf einen Mietvertrag, dessen Nichtigkeit ex tunc gerichtlich festgestellt worden war. Grund der Nichtigkeit war eine fehlende behördliche Genehmigung. Die Nichtigkeit war in einem früheren Gerichtsverfahren um die Erforderlichkeit der Genehmigung festgestellt worden. Im Sachverhalt, den der öst. OGH zu beurteilen hatte, hatte der Kläger vor diesem Hintergrund selbst vorgetragen, dass infolge der fehlenden Genehmigung ex tunc kein Mietvertrag bestanden habe.³³ Geltend gemacht wurden mithin außervertragliche Ansprüche. Es ist m.E. zweifelhaft, ob die ratio dieser Entscheidungen auch in Konstellationen trägt, in denen quasivertragliche Ansprüche wegen der Nichtigkeit des Mietvertrags – etwa aus culpa in contrahendo – geltend gemacht werden. Die Trennlinie für die ausschließliche Zuständigkeit verlief dann nach deutschem Begriffsverständnis zwischen Rückabwicklung wegen Nichtigkeit, etwa infolge einer Anfechtung, und Rückabwicklung in einem Rückgewährschuldverhältnis, beispielsweise als Folge eines Rücktritts. Zudem muss die Nichtigkeit – im gerade genannten Beispiel mithin die begründete Anfechtung – schon aufgrund des Klägervortrags feststehen. Denn die Streitigkeit über das Bestehen eines Mietvertrags, der eine unbewegliche Sache zum Gegenstand hat, wird von Art. 24 Nr. 1 S. 2 Brüssel Ia-VO erfasst.³⁴

Die Konsequenzen des ausschließlichen Gerichtsstands sind weitreichend. Die Schwächerenschutzregime, insbesondere die prozessualen Verbraucherschutzbestimmungen, greifen nicht.³⁵ Eine abbedingenden Gerichtsstandsvereinbarung schließt Art. 25 Abs. 4, 2. Hs. Brüssel Ia-VO aus. Der Beklagte kann sich vor einem anderen Gericht nicht gemäß Art. 26 Abs. 1, 2. Hs. Brüssel Ia-VO nicht rügelos einlassen.

Seine Wurzeln hat die Bestimmung in Art. 16 Abs. 1 des Übereinkommens über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 27. September 1968 (EuGVÜ). Sein Vorbild findet diese Bestimmung wiederum in Art. 49 des Annexes 2 des deutsch-französischen Vertrags zur Regelung der Saarfrage^{36, 37}. Dieser sah allerdings keine ausschließliche Zuständigkeit für Miete und Pacht vor. Sie wurde erst in Art. 16 Abs. 1 EuGVÜ aufgenommen.

Die ausschließliche Zuständigkeit der Gerichte des Belegenheitsortes bei Vermietung oder Verpachtung unbeweglicher Sachen erfasst nach einer Grundsatzentscheidung

33 Hierauf weist Hüßtege, IPRax 1999, 477 f., zurecht hin.

34 Gottwald, in: MünchKomm-ZPO, 4. Aufl. 2013, Art. 22 EuGVO Rn. 14 f.; Schlosser, in: ders./Hess, EuZPR, 4. Aufl. 2015, Art. 24 EuGVVO Rn. 11.

35 OLG Frankfurt a.M., Urt. v. 1.8.2007 – 7 U 146/06, NJW-RR 2008, 663, 664.

36 Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik zur Regelung der Saarfrage vom 27.10.1956, BT-Drucksache 2/2901, S. 131.

37 Jenard-Bericht zu dem Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 27. September 1968, ABl. EG 1979 C 59 v. 5.3.1979, S. 34.

des EuGH aus dem Jahr 1985³⁸ auch den Anspruch auf Mietpreiszahlung.³⁹ Denn Sinn und Zweck der ausschließlichen Zuständigkeit sei es, die korrekte Anwendung nationaler Rechtsvorschriften über Miete und Pacht zu sichern. Ein Mietvertrag enthielte im Allgemeinen Vorschriften für die Überlassung der Mietsache, ihre Nutzung, Instandhaltungsverpflichtungen des Mieters, die Dauer des Mietvertrags und die Wiedereinräumung des Besitzes der Mietsache an den Vermieter, den Mietzins und die vom Mieter zu tragenden Nebenkosten wie etwa Kosten für Wasser-, Gas- und Stromverbrauch.⁴⁰ In späteren Entscheidungen hat der EuGH zudem darauf abgestellt, dass die Gerichte des Belegenheitsstaates am besten geeignet seien, sich genaue Sachverhaltskenntnisse zu verschaffen, etwa auch durch Einholung von Sachverständigenurteilen, und die für ein Mietverhältnis wichtigen geltenden Regeln und Gebräuche, die im Allgemeinen die des Belegenheitsstaates seien.⁴¹ Diese Argumente greifen bei der Vermietung einer Parkfläche kaum.

Dass die ausschließliche Zuständigkeit für Miete und Pacht unbeweglicher Sachen zu nicht sachgemäßen Ergebnissen führen kann, zeigt ein Blick auf Ferienhausvermietung. Auch hier handelt es sich um Mietverträge über unbewegliche Sachen.⁴² Dem Wortlaut der Norm folgend hatte der EuGH deshalb in der Rechtsache *Rösler* entschieden, dass der Rechtsstreit zwischen zwei in Deutschland ansässigen Parteien über die Mängel einer Ferienwohnung in der italienischen Region Piemont zwingend vor italienischen Gerichten geltend machen muss.⁴³ Der europäische Verordnungsgeber reagierte auf dieses Ergebnis durch Schaffung des heutigen Art. 24 Nr. 1 S. 2 EuGVVO, der eine Ausnahme im Fall der Miete oder Pacht zum vorübergehenden privaten Gebrauch vorsieht.⁴⁴ Sie greift allerdings nur, wenn Eigentümer und Mieter ihren Wohnsitz in demselben Mitgliedstaat haben und ist für die vorliegend

38 EuGH, Urt. v. 15.1.1985, Rs. 241/83, Erich Rösler ./ Horst Rottwinkel, NJW 1985, 905 m. Bespr. Rauscher NJW 1985, 892; zur Entscheidung siehe auch Schack, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2017 Rn. 355; zur Entwicklung der Rechtsprechung R. Wagner/Diehl, GPR 2014, 230.

39 Schlosser, in: ders./Hess, EuZPR, 4. Aufl. 2015, Art. 24 EuGVVO Rn. 7; Nagel/Gottwald, 7. Aufl. 2013, Internationales Zivilprozessrecht, § 3 Rn. 259.

40 EuGH (o. Fn. 6), NJW 195, 905, Tz. 26 f.

41 EuGH, Urt. v. 27.1.2000, Rs. C- 8/98 – Dansommer A/S ./ Götzt, NJW 2000, 2009, 2010, Rn. 27.

42 Wenn zur Überlassung der Immobilie weitere Leistungen der die Immobilie überlassenden Partei hinzutreten, besteht eine Tendenz in der deutschen Rechtsprechung, von einem Dienstleistungs- und nicht von einem Mietvertrag auszugehen, näher Tonner, RRA 2017, 5, 7.

43 EuGH, Urt. v. 15.1.1985, Rs 241/83, Erich Rösler ./ Horst Rottwinkel, NJW 1985, 905 (= IPRax 1986, 97 m. krit. Aufs. Kreuzer, IPRax 1986, 75); Vermieter aus Bielefeld und Mieter aus Berlin müssen über 800 € Schadensersatz wegen Verschlechterung einer in Italien belegenen Ferienwohnung vor italienischen Gerichten prozessieren.

44 Die getroffene Regelung stellt einen Nord-Süd-Kompromiss dar, weil sich die mediterranen Urlaubsländer im Interesse ihrer Anwaltschaft die Belegenheitszuständigkeit nicht zu stark beschneiden lassen wollten, siehe Junker, Internationales Zivilprozessrecht, 3. Aufl. 2016, § 14 Rn. 16.

interessierenden Konstellationen nicht einschlägig. Rechtspolitisch zeigt Art. 24 Nr. 1 S. 2 EuGVVO allerdings, dass es bereits gelang, eine Ausnahme zum Belegenheitsgerichtsstand durchzusetzen. Hieran anknüpfend ließe sich die Notwendigkeit einer weiteren Feinjustierung der Norm begründen.

4. Rügelelose Einlassung nach Art. 26 Brüssel Ia-VO

Die Brüssel Ia-VO kennt auch die Begründung der internationalen Zuständigkeit durch rügelelose Einlassung. Anders als nach deutschem autonomem Prozessrecht ist nach Art. 26 Brüssel Ia-VO bereits das erste Verteidigungsvorbringen des Beklagten geeignet, die internationale Zuständigkeit durch rügelelose Einlassung zu begründen.⁴⁵

Allerdings gehören die Rüge der internationalen Zuständigkeit (vgl. Art. 26 Abs. 1 S. 2, 1. Hs. Brüssel Ia-VO) und reine Prozesshandlungen nicht zum ersten Verteidigungsvorbringen in diesem Sinn. Der Einspruch gegen einen Europäischen Zahlungsbefehl⁴⁶ oder im deutschen Prozessrecht die Verteidigungsanzeige im schriftlichen Vorverfahren sind keine rügelelose Einlassung und begründen demnach keine internationale Zuständigkeit.⁴⁷ Eine erste inhaltliche Reaktion auf die Klage ist allerdings hinreichend. Die Rüge bleibt nur bis zur mündlichen Verhandlung erhalten, wenn der Beklagte sich vorher überhaupt nicht äußert. Einen gewissen Schutz gegen eine unbedachte rügelelose Einlassung wird unter anderem Verbrauchern gewährt. Sie sind gemäß Art. 26 Abs. 2 Brüssel Ia-VO über die rügelelose Einlassung und ihre Folgen zu belehren.⁴⁸

Ferner gilt zu bedenken: Es liegt keine zuständigkeitsbegründende rügelelose Einlassung vor, wenn auf die gerichtliche Inanspruchnahme keine Reaktion erfolgt. Wer sich überhaupt nicht einlässt, lässt sich nicht rügelos ein. Zudem kann eine rügelelose Einlassung nicht die ausschließlichen Zuständigkeiten nach Art. 24 Brüssel Ia-VO nicht verdrängen (vgl. Art. 26 Abs. 1 S. 2, 1. Hs. Brüssel Ia-VO).

IV. Schwächerenschutz im europäischen Zivilverfahrensrecht

Die gläubigerfreundliche Grundtendenz des europäischen Zivilverfahrensrechts findet ein Gegengewicht in speziellen Schwächerenschutzregimen. Eingehen möchte ich hier auf den internationalzivilprozessualen Verbraucherschutz.

45 BGH, Urt. v. 19.5.2015 – XI ZR 27/14, NJW 2015, 2667; ablehnend Staudinger, in: Rauscher, Europäisches Zivilprozess- und Kollisionsrecht, 4. Aufl. 2015, Art. 26 Brüssel Ia-VO Rn. 18 f.

46 EuGH, Urt. v. 13.6.2013, Rs. C-144/12 – Goldbet Sportwetten GmbH./ Massimo Sperindeo, EuZW 2013, 628 m. Anm. Sujecki; siehe auch Eichel, GPR 2014, 56; Netzer, LMK 2013, 349130.

47 Hüßtege, in: Thomas/Putzo, ZPO, 39. Aufl. 2018, Art. 26 EuGVVO Rn. 3; Schlosser, in: ders./Hess, EuZPR, 4. Aufl. 2015, Art. 26 EuGVVO Rn. 2; Stadler, in: Musielak/Voit, ZPO, 15. Aufl. 2018, Art. 26 EuGVVO Rn. 3.

48 Näher zur Belehrung nach Art. 26 Abs. 2 Brüssel Ia-VO Mankowski, RIW 2016, 245; Nordmeier/Schichmann, GPR 2015, 199.

Um das ökonomische Ungleichgewicht zwischen Verbraucher und Unternehmer prozessrechtlich auszutüfteln, sehen Art. 17 ff. Brüssel Ia-VO vor, dass der Unternehmer den Verbraucher nur im Wohnsitzmitgliedstaat des Verbrauchers verklagen kann (Art. 18 Abs. 2 Brüssel Ia-VO), wohingegen der Verbraucher seinerseits vor den Gerichten seines Wohnsitzes klagen kann (Art. 18 Abs. 1, 2. Alt. Brüssel Ia-VO). Der Aktivprozess des Verbrauchers kann, der gegen ihn gerichtete Passivprozess muss demnach im Wohnsitzmitgliedstaat des Verbrauchers geführt werden. Damit dieser Schutz nicht durch eine vom Unternehmer einseitig durchgesetzte Vereinbarung unterlaufen werden kann, sind Gerichtsstandsvereinbarungen nur unter weitgehenden Einschränkungen gestattet (Art. 19 Brüssel Ia-VO).⁴⁹ Ist der Verbraucher Beklagter, begründet die Verletzung der verbraucherschützenden Zuständigkeitsvorschriften der Art. 17 ff. Brüssel Ia-VO zudem ein Anerkennungshindernis (Art. 45 Abs. 1 lit. e) i) Brüssel Ia-VO).

Der verbraucherrechtliche Schwächerenschutz des europäischen Zivilprozessrechts steuert seinen Anwendungsbereich über die Vertragsrollen im konkreten Vertragsverhältnis. Entscheidend ist, dass eine Partei zu einem Zweck⁵⁰ handelt, die ihrer beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit zugerechnet werden kann, während dies bei der anderen Partei nicht der Fall sein darf. Der Vertragstyp oder der Wert der vertraglich geschuldeten Leistungen sind hingegen keine Unterscheidungskriterien.⁵¹ So ist ein Darlehen zwischen Privatleuten unabhängig von der Darlehenshöhe oder der rechtlichen Erfahrung der Vertragsbeteiligten keine Verbrauchersache⁵², während etwa ein Bauunternehmer beim Kauf einer Yacht als Verbraucher handelt.⁵³

Neben die Vertragsrollen, d.h. ein vertragliches Schuldverhältnis zwischen einem Verbraucher und einem Unternehmer, tritt als weitere Voraussetzung zur Eröffnung des Anwendungsbereichs des Verbraucherschutzregimes ein situatives Element, das in Art. 17 Abs. 1 lit. a)-c) Brüssel Ia-VO beschrieben wird. Von besonderem Interesse ist in unserem Zusammenhang das Merkmal des Ausrichtens der beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit auf den Mitgliedstaat des Verbrauchers (Art. 17 Abs. 1 lit. c),

49 Zu diesen Grundlagen des zustandigkeitsrechtlichen Schwächerenschutzes siehe Junker, Internationales Zivilprozessrecht, 3. Aufl. 2016, § 13 Rn. 7.

50 Kritisch Schack, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2017, Rn. 315.

51 Rauscher, Internationales Privatrecht, 5. Aufl. 2017, Rn. 2039 und Rn. 2045-2048 sieht im Hinblick auf das situative Element in Art. 17 Abs. 1 lit. a) und b) Brüssel Ia-VO den Vertragstypus als steuerndes Element. Das situative Element ist aber zunächst unabhängig von der grundsätzlichen Voraussetzung zu sehen, dass Art. 17 ff. Brüssel Ia-VO eine Verbraucher-Unternehmer-Konstellation erfordern. Für die vorliegend zu behandelnden Verträge über Parkraum oder Straßennutzung sind Art. 17 Abs. 1 lit. a) und b) Brüssel Ia-VO zudem ohne Bedeutung.

52 Vgl. EuGH, Urt. v. 5.12.2013 – C-508/12, Walter Vapenik ./.. Josef Thurner, EuZW 2014, 147.

53 EuGH, Urt. v. 27.4.1999 – C-99/96, Hans-Hermann Mietz ./.. Intership Yachting Sneek BV m. Aufs. Hess, IPRax 2000, 370.

2. Alt. Brüssel Ia-VO). Ein solches Ausrichten ist auch durch einen Internetauftritt möglich. Der EuGH hat eine Reihe von Kriterien entwickelt, anhand derer das Ausrichten einer gewerblichen oder beruflichen Tätigkeit mittels einer Internetseite zu beurteilen ist.⁵⁴ Zu nennen sind hier der internationale Charakter der Tätigkeit, die Angabe von Anfahrtsbeschreibungen von anderen Mitgliedstaaten aus zu dem Ort, an dem der Gewerbetreibende niedergelassen ist, die Verwendung einer anderen Sprache oder Währung als der in dem Mitgliedstaat der Niederlassung des Gewerbetreibenden üblicherweise verwendeten Sprache oder Währung mit der Möglichkeit der Buchung und Buchungsbestätigung in dieser anderen Sprache, die Angabe von Telefonnummern mit internationaler Vorwahl, die Tätigkeit von Ausgaben für einen Internetreferenzierungsdienst, um in anderen Mitgliedstaaten wohnhaften Verbrauchern den Zugang zur Website des Gewerbetreibenden oder seines Vermittlers zu erleichtern, die Verwendung eines anderen Domännennamens oberster Stufe als desjenigen des Mitgliedstaats der Niederlassung des Gewerbetreibenden und die Erwähnung einer internationalen Kundschaft, die sich aus in verschiedenen Mitgliedstaaten wohnhaften Kunden zusammensetzt.⁵⁵

Der von Art. 17 Abs. 1 lit. c) Brüssel Ia-VO vorausgesetzte Verbrauchervertrag braucht nicht im Fernabsatz, insbesondere also auch nicht per Internet, abgeschlossen worden sein.⁵⁶ Die Internetseite muss zudem nicht kausal für den Vertragsschluss mit dem Verbraucher sein.⁵⁷ Es genügt demnach, wenn der Verbraucher nach Vertragsschluss Kenntnis von der ausgerichteten Internetseite erlangt.⁵⁸ Deshalb kommt in unseren Zusammenhängen auch ein Verbraucher, der nach seiner Rückkehr aus dem Ausland feststellt, dass der Mautstraßenbetreiber oder Parkplatzvermieter eine auf seinen Wohnsitzmitgliedstaat ausgerichtete Internetseite betreibt, in die Privilegierung der Art. 17 ff. Brüssel Ia-VO kommen.

Die Darlegungs- und Beweislast für die Anwendbarkeit des Verbraucherschutzregimes, d.h. sowohl für Verbrauchereigenschaft als auch für das situative Moment

54 EuGH, Urt. v. 7.12. 2010, verb. Rs. C-585/08 und C-144/09 – Peter Pammer./ Reederei Karl Schlüter GmbH & Co. KG und Hotel Alpenhof GesmbH./ Oliver Heller, NJW 2011, 505; siehe auch BGH, Urt. v. 9.2.2017 – IX ZR 67/16, WM 2017, 565, 568, Tz. 24 (zu Art. 15 LugÜ 2007); Heiderhoff, in: Rauscher, Europäisches Zivilprozess- und Kollisionsrecht, 4. Aufl. 2016, Art. 17 Brüssel Ia-VO Rn. 34 ff.; Nemeth, ZfRV 2012, 122. Die Internetpräsenz ist ein Element, aus welchem auf das Ausrichten der Tätigkeit geschlossen werden kann, siehe BGH, Urt. v. 9.2.2017 – IX ZR 67/16, MMR 2018, 95, 97, Tz. 28.

55 Eingehend zu diesen und weiteren Kriterien Mankowski, IPRax 2012, 144, 145 ff.

56 EuGH Urt. v. 6.9. 2012, Rs. C-190/11, Daniela Mühlleitner./ Ahmad Yusufi u.a., NJW 2012, 3225; Hüßtege, in: Thomas/Putzo, ZPO, 39. Aufl. 2018, Art. 17 EuGVVO Rn. 14.

57 EuGH, Urt. v. 17. 10. 2013, Rs. C-218/12 – Lokman Emrek./ Vlado Sabranovic, NJW 2013, 3504 m. Aufs. Staudinger/Steinrötter, NJW 2013, 3505 f.

58 Für die Frage, ob die Internetseite in der von Art. 17 Abs. 1 lit. c) Brüssel Ia-VO ausgerichtet ist, kommt es in zeitlicher Hinsicht auf den Moment des Vertragsschlusses an, vgl. BGH, Urt. v. 9.2.2017 – IX ZR 67/16, WM 2017, 565, 569, Tz. 30 (zu Art. 15 LugÜ 2007).

nach Art. 17 Abs. 1 lit. c) Brüssel Ia-VO, trägt allerdings derjenige, der sich darauf beruft.⁵⁹

Auch bei der Anwendung der Schwächerenschutzregime zeigen sich in den uns interessierenden Fällen Friktionen. Denn nur der zu privaten, nicht aber der zu gewerblichen oder beruflichen Zwecken Fahrende oder Parkende erfährt zivilverfahrensrechtlichen Verbraucherschutz. Bei einem gemischten Vertragszweck sind die verbraucherschützenden Bestimmungen weitgehend nicht anwendbar. Denn allein ein beruflich-gewerblicher Zweck, der derart nebensächlich ist, dass er im Gesamtzusammenhang des betreffenden Geschäftes nur eine ganz untergeordnete Rolle spielt, lässt die Anwendbarkeit der Art. 17 Brüssel Ia-VO ff. unberührt.⁶⁰

Hinzu tritt die Frage, wie das gewerbliche oder berufliche Parken genau zu ermitteln ist. Es liegt nahe hier auf den Zweck der Fortbewegung mit dem Kfz abzustellen, sodass der Privaturlauber, nicht jedoch der Geschäftsreisende erfasst würde. Erwägen ließe sich aber auch, auf die Zweckbestimmung des verwendeten Fahrzeugs – Privatfahrzeug oder Dienst-/Firmenwagen – zu rekurrieren.

V. Anerkennung und Vollstreckung

Das Grundmodell des europäischen Zivilverfahrensrechts ist die Titelschaffung durch ein gerichtliches Urteil. Für gerichtliche Urteile gilt im europäischen Rechtsraum der Grundsatz der Urteilsfreizügigkeit. Diese basiert auf dem Gedanken, dass es – insbesondere für Fragen der Zwangsvollstreckung – nicht darauf ankommen soll, ob der zu vollstreckende Titel im Vollstreckungsmitgliedstaat oder in einem anderen Mitgliedstaat geschaffen wurde. Gerichtliche Urteile sollen frei im europäischen Rechtsraum zirkulieren. Dies hat zur Folge, dass Verteidigungsmöglichkeiten des Vollstreckungsschuldners im Vollstreckungsstaat, die sich gegen den Vollstreckungstitel richten, stark eingeschränkt sind.

Unter der Brüssel Ia-VO gilt der Grundsatz, dass gerichtliche Entscheidungen aus einem Mitgliedstaat in allen anderen Mitgliedstaaten anerkannt werden, ohne dass es eines Anerkennungsverfahrens bedürfte (Art. 36 Abs. 1 Brüssel Ia-VO). Sie sind ohne Vollstreckbarerklärungsverfahren vollstreckbar (Art. 39 Brüssel Ia-VO). Der Vollstreckungsgläubiger muss nur eine Ausfertigung der Entscheidung und eine auf einem standardisierten Formular erteilte Bescheinigung des Ursprungsgerichts, welche den wesentlichen Inhalt der Entscheidung zusammenfasst (Art. 42 Abs. 1 Brüssel Ia-VO i.V.m. Art. 53 Brüssel Ia-VO) vorlegen, um in einem Mitgliedsstaat vollstrecken zu können.

59 BGH, Urt. v. 9.2.2017 – IX ZR 67/16, WM 2017, 565, 566 f., Tz. 13 (zu Art. 15 LugÜ 2007).

60 EuGH, Urt. v. 20.1.2005, Rs. C-464/01, Gruber./ Bay Wa AG, IPRax 2005, 537 m. insoweit krit. Aufs. Mankowski, IPRax 2005, 503; Junker, Internationales Zivilprozessrecht, 3. Aufl. 2016, § 13 Rn. 18; Rauscher, Internationales Privatrecht, 5. Aufl. 2017, Rn. 2043.

Die Versagung der Anerkennung und der Vollstreckung einer Entscheidung erfolgt nur auf Antrag des Vollstreckungsschuldners (Art. 45 f. Brüssel Ia-VO).⁶¹ Die Gründe für eine solche Versagung sind in Art. 45 Abs. 1 Brüssel Ia-VO abschließend aufgezählt. Hervorzuheben sind die Verletzung rechtlichen Gehörs durch Mängel der Zustellung bei Nichteinlassung (Art. 45 Abs. 1 lit. b) Brüssel Ia-VO), Verstöße gegen die Bestimmungen über die ausschließlichen Zuständigkeiten (Art. 45 Abs. 1 lit. e) ii) Brüssel Ia-VO) oder gegen die Regelungen der zuständigkeitsrechtlichen Verbraucherschutzvorschriften (Art. 45 Abs. 1 lit. e) i) Brüssel Ia-VO) sowie der Verstoß gegen den *ordre public* des Vollstreckungsmitgliedstaates (Art. 45 Abs. 1 lit. a) Brüssel Ia-VO). In den Vorarbeiten zur Reform der Brüssel I-VO hatte die Kommission sogar vorgeschlagen, die Anerkennungshindernisse – also auch den *ordre public*-Einwand – vollständig abzuschaffen.⁶²

Diese restriktive Ausgestaltung der Anerkennungshindernisse hat zur Folge, dass der Schuldner zur Rechtsverteidigung im Ursprungsstaat angehalten wird. Der Schuldner soll sich im Raum der Freiheit, der Sicherheit und des Rechts um seine Rechtsverteidigung auch in anderen Mitgliedstaaten bemühen und sich nicht darauf zurückziehen, erst gegen die Vollstreckung einer in einem anderen Mitgliedstaat ergangenen Entscheidung in seinem Heimat- oder Wohnsitzstaat vorzugehen. Deshalb greift insbesondere der *ordre public*-Vorbehalt des Art. 45 Abs. 1 lit. a) Brüssel Ia-VO nur unter sehr engen Voraussetzungen. Zu fordern ist eine offensichtliche Verletzung einer in der Rechtsordnung des Anerkennungsstaates als wesentlich geltenden Rechtsnorm oder eines dort als grundlegend anerkannten Rechts.⁶³ So hat der BGH⁶⁴ beispielsweise keinen *ordre public*-Verstoß angenommen, wenn eine ausländische Kostenentscheidung die Mutwilligkeit der Verfahrenseinleitung berücksichtigt und deshalb die Höhe der Hauptforderung erreicht.⁶⁵ Der Umstand, dass nach ausländischem Vertragsrecht aus einem vertraglichen Schuldverhältnis der nicht fahrende Halter in Anspruch genommen werden kann, begründet keinen *ordre public*-Verstoß.⁶⁶ Urteile,

61 Eine Prüfung von Amts wegen beim Schutz hochrangiger überindividueller Rechtsgüter im Rahmen der *ordre public*-Prüfung befürwortend Pfeiffer, ZZZ 127 (2014), 409, 426.

62 Näher Domej, *RabelsZ* 78 (2014), 508, 510 ff.; v. Hein, *RIW* 2013, 93, 108 f.; M. Weller, *GPR* 2012, 34, 36 f.

63 EuGH, *EuZW* 2015, 713, Tz. 42 m.w.N. Über die europäisch-autonomen Grenzen des *ordre public*-Vorbehalts zu befinden, fällt in die Zuständigkeit des EuGH, Hess, in: *Schlösser/ders.*, *EuZPR*, 4. Aufl. 2015, Art. 45 EuGVVO Rn. 5; Schack, *Internationales Zivilverfahrensrecht*, 7. Aufl. 2017, Rn. 952.

64 BGH, *Beschl. v. 22.6.2017 – IX ZB 61/16*, *MDR* 2017, 968 m. zust. Anm. Antomo, *LMK* 2017, 398592.

65 In casu hatte ein italienisches Gericht auf Grundlage des Art. 96 Abs. 3 des italienischen Zivilprozessgesetzbuchs den Beklagten zur Zahlung von 15.000 € und zur Zahlung der von weiteren 15.000 € Verfahrenskosten verurteilt. Bei der Festsetzung der Höhe der Verfahrenskosten war berücksichtigt worden, dass die Verfahrenseinleitung vor italienischen Gerichten sich als willkürlich erwies.

66 Vgl. Trautmann, *NZV* 2018, 49, 51.

die zur Zahlung von Strafschadensersatz (*punitive damages*) verpflichtet, verstoßen jedoch aus deutscher Sicht gegen den *ordre public*, und sind insoweit nicht vollstreckbar.⁶⁷ *Punitive damages* werden unter anderem verhängt, um Täter und Allgemeinheit präventiv von künftigem sozialschädlichem Verhalten abzuschrecken, soweit das bloße Risiko der Kompensationspflicht keine ausreichende Verhaltenssteuerung gewährleistet.⁶⁸ Dieser Gedanke könnte auch in den vorliegenden Konstellationen tragen, in denen die vertraglich geschuldete Hauptleistung (Parkkosten, Mautgebühr) im Verhältnis zu dem aufgrund von Verzug oder als Kosten der Rechtsverfolgung geforderten Betrag sehr gering ist. Dennoch bestehen Unterschiede. Punitive damages strafen den Täter für sein »rohes« und zu missbilligendes Verhalten, um Racheakte des Opfers überflüssig zu machen; auch soll das Opfer eine Ergänzung zu einer als unzureichend empfundenen Schadensbeseitigung erhalten, wobei sich unter anderem eine fehlende soziale Absicherung auswirken kann.⁶⁹ Diese beiden Aspekte tragen vorliegend ersichtlich nicht.

VI. Anwendbares Vertragsrecht

Das auf vertragliche Schuldverhältnisse anwendbare Recht wird nach der Rom I-VO bestimmt. Vorrangig ist eine – ausdrückliche oder konkludente – Rechtswahl nach Art. 3 Rom I-VO.⁷⁰ In Ermangelung einer Rechtswahl ist bei der Vermietung oder Verpachtung einer unbeweglichen Sache gemäß Art. 4 Abs. 1 lit. c) Rom I-VO das Recht des Belegenheitsstaates anzuwenden. Durch diese Ausnahme wird die Zuständigkeitsvorschrift des Art. 24 Nr. 1, 2. Alt. Brüssel Ia-VO auf die Ermittlung des anwendbaren Rechts in die Rom I-VO gespiegelt.⁷¹ Damit wird Gleichlauf zwischen der ausschließlichen internationalen Zuständigkeit und dem anwendbaren Recht hergestellt.⁷² Die Konsequenzen dieser Anknüpfung sind jedoch im Ergebnis wesentlich weniger weitreichend als die Folgen der ausschließlichen Zuständigkeit im internationalen Zuständigkeitsrecht. Nach Art. 4 Abs. 2 Rom I-VO⁷³ gelangt

67 Grundlegend BGH, Urt. v. 4.6.1992 – IX ZR 149/91, BGHZ 118, 132; siehe auch OLG Stuttgart, Urt. v. 27.7.2009 – 5 U 39/09, NJOZ 2009, 4313, 4317 f.; Klode, NJW 2009, 1927, und NJOZ 2009, 1762.

68 Vgl. OLG Stuttgart, Urt. v. 27.7.2009 – 5 U 39/09, NJOZ 2009, 4313, 4317; Klode, NJOZ 2009, 1762, 1765; s.a. Hübstege, in: Thomas/Putzo, ZPO, 39. Aufl. 2018, Art. 45 EuGVVO Rn. 7.

69 OLG Stuttgart, Urt. v. 27.7.2009 – 5 U 39/09, NJOZ 2009, 4313, 4317.

70 Zu den Einzelheiten Staudinger, in: Schulze et al., Bürgerliches Gesetzbuch, 9. Aufl. 2017, Art. 3 Rom I Rn. 2 ff.; Nordmeier, in: Weller (Hrsg.), Europäisches Kollisionsrecht, 2016, Rn. 167.

71 Martiny, in: MünchKomm, 7. Aufl. 2018, Art. 4 Rom I-VO Rn. 137; siehe auch Nordmeier, in: Gebauer/Wiedmann, 2. Aufl. 2010, Kap. 37 Rn. 42.

72 Magnus, in: Staudinger, Neubearbeitung 2016, Art. 4 Rom I-VO Rn. 55.

73 Art. 4 Abs. 1 Rom I-VO enthält vorrangig zu prüfende Anknüpfungen für bestimmte Vertragstypen, siehe Nordmeier, in: Gebauer/Wiedmann, Zivilrecht unter europäischem

das Recht des gewöhnlichen Aufenthalts der Partei, welche die vertragscharakteristische Leistung erbringt, zur Anwendung.⁷⁴ Dies ist bei Parkplatzmietverträgen oder Mautverträgen der gewöhnliche Aufenthalt⁷⁵ des Vermieters bzw. Betreibers der Verkehrsfläche, in aller Regel also auch das Recht des Staates, in dem die betreffende Verkehrsfläche belegen ist.

Die Rom I-Verordnung kennt in ihrem Art. 6 Rom I-VO einen Schwächerenschutzmechanismus. Wenn eine Partei das vertragliche Schuldverhältnis zu einem Zweck begründet, der nicht ihrer gewerblichen oder beruflichen Tätigkeit zugeordnet werden kann, und sie damit Verbraucher ist (vgl. Art. 6 Abs. 1 Rom I-VO), wird in Ermangelung einer Rechtswahl⁷⁶ das Recht des gewöhnlichen Aufenthalts des Verbrauchers zur Anwendung gebracht. Allerdings sind vom Anwendungsbereich des Verbraucherschutzregime unter anderem Verträge ausgenommen, welche die Miete oder Pacht unbeweglicher Sachen betreffen (Art. 6 Abs. 4 lit. c) Rom I-VO).⁷⁷ Für diese Verträge bleibt es bei der Berufung des Rechts des Belegenheitsortes nach Art. 4 Abs. 1 lit. c) Rom I-VO.

Bei Verträgen, die sowohl zu gewerblichen als auch zu privaten Zwecken geschlossen wurden, wird nicht einheitlich beurteilt, ob bereits ein nur geringfügiger beruflicher oder gewerblicher Anteil der Nutzung schadet oder ob das Verbraucherschutzregime nur ausgeschlossen ist, wenn der berufliche oder gewerbliche Anteil der Nutzung den privaten Anteil überwiegt.⁷⁸

Weder für Art. 4 Rom I-VO noch für Art. 6 Rom I-VO kommt es darauf an, dass ein Vertrag tatsächlich geschlossen wurde.⁷⁹ Vielmehr lässt sich Art. 10 Abs. 1 Rom

Einfluss, 2. Aufl. 2010, Kap. 37 Rn. 36. Diese sind für die vorliegend betroffenen Vertragsgestaltungen aber nicht einschlägig.

74 Für die Bestimmung des anwendbaren Rechts wird nicht zwischen den streitigen Verpflichtungen differenziert. Vielmehr beurteilen sich sämtliche aus dem Vertragsverhältnis entspringenden Rechtsfragen nach dem Recht des gewöhnlichen Aufenthalts der Partei, welche die vertragscharakteristische Leistung erbringt, vgl. Erwägungsgrund 19 Rom I-VO.

75 Bei juristischen Personen ist der gewöhnliche Aufenthalt der Ort ihrer Hauptverwaltung (Art. 19 Abs. 1 S. 1 Rom I-VO).

76 Auch die Rechtswahl ist nach Art. 6 Abs. 2 S. 2 Rom I-VO dahingehend beschränkt, dass dem Verbraucher der Schutz der zwingenden Bestimmungen des Rechts seines gewöhnlichen Aufenthalts nicht entzogen werden darf.

77 Leible, in: Hüßtege/Mansel (Hrsg.), NK-BGB, Band 6, 2. Aufl. 2015, Art. 4 Rom I-VO Rn. 39; Magnus, in: Staudinger, Neubearbeitung 2016, Art. 4 Rom I-VO Rn. 49; Spickhoff, in: Bamberger/Roth/Hau/Poseck (Hrsg.), BeckOK-BGB, 43. Edition, Stand: 15.6.2017, Art. 4 VO (EG) 593/2008 Rn. 36; siehe auch AG Mannheim, IPRspr 1994, Nr 36, 85.

78 Magnus, in: Staudinger, Neubearbeitung 2016, Art. 6 Rom I-VO Rn. 47; Martiny, in: MünchKomm, 7. Aufl. 2018, Art. 4 Rom I-VO Rn. 137; Spickhoff, in: Bamberger/Roth/Hau/Poseck, BeckOK BGB, 43. Edition, Stand 15.6.2017, Art. 6 Rom I-VO Rn. 20, jeweils m.w.N.

79 Näher Magnus, in: Staudinger, Neubearbeitung 2016, Art. 6 Rom I-VO Rn. 63; Nordmeier, in: Weller (Hrsg.), Europäisches Kollisionsrecht, 2016, Rn. 191; Rauscher, Internationales Privatrecht, 5. Aufl. 2017, Rn. 1183.

I-VO entnehmen, dass das hypothetische Vertragsstatut über das Zustandekommen des Vertrags entscheidet. Allerdings gestattet Art. 10 Abs. 2 Rom I-VO es einer Partei sich für die Behauptung, sie habe dem Vertrag nicht zugestimmt, auf das Recht ihres gewöhnlichen Aufenthalts zu berufen, wenn eine Anwendung des hypothetischen Vertragsstatuts insofern nicht gerechtfertigt wäre. Hauptanwendungsfall ist die Bewertung von Schweigen als Erklärungstatbestand, etwa auf die Einbeziehung von AGB⁸⁰ oder beim Schweigen auf ein kaufmännisches Bestätigungsschreiben.⁸¹ In Betracht kommt aber auch die Bewertung eines Realakts als konkludente Annahmeerklärung,⁸² sodass sich hier an das Abstellen eines Fahrzeugs auf einem Parkplatz als konkludente Annahme des Angebots auf Abschluss eines Parkplatzmietvertrags denken lässt. Allerdings ist eine Partei, die sich aktiv ins Ausland begeben hat, in ihrem Vertrauen darauf, dass eigene Verhalten habe keine rechtsgeschäftlichen Charakter, in der Regel nicht schutzwürdig.⁸³ Zudem lässt sich das Aufenthaltsrecht nur dann gegen das hypothetische Vertragsstatut durchsetzen, der Schluss vom Verhalten der betreffenden Partei auf ihre Vertragszustimmung für sie überraschend ist.⁸⁴

VII. Besondere Verfahren

Die Forderungsbeitreibung im europäischen Raum der Freiheit, der Sicherheit und des Rechts ist für bestimmte Arten von Forderungen schrittweise weiter vereinfacht worden. Eine Entwicklungslinie geht dahin, bei unbestrittenen Forderungen Einwände gegen die Anerkennung und Vollstreckung – insbesondere auch den ordre public-Einwand – gänzlich auszuschließen⁸⁵ und den Schuldner auch insofern an die Gerichte im Ursprungsstaat zu verweisen. Dies ist das Konzept der Europäischen Vollstreckungstitelverordnung und der Europäischen Mahnverfahrensverordnung. Zur Mahnverfahrensverordnung sei an dieser Stelle zudem darauf hingewiesen, dass sie – anders als das deutsche Mahnverfahren – ein nur einstufiges Verfahren zur

80 Vgl. OLG Hamburg, Beschl. v. 19.12.2012 – 6 Sch 18/12, BeckRS 2014, 06734.

81 Hausmann, in: Staudinger, Neubearbeitung 2016, Art. 10 Rom I-VO Rn. 46; Mansel, in: Jauernig, BGB, 16. Aufl. 2015, Vorbem. Art. 3 Rom I-VO ff. Rn. 44; Nordmeier, in: Gebauer/Wiedmann, Zivilrecht unter europäischem Einfluss, 2. Aufl. 2010, Kap. 37 Rn. 96; Rauscher, Internationales Privatrecht, 5. Aufl. 2017, Rn. 1335.

82 Hausmann, in: Staudinger, Neubearbeitung 2016, Art. 10 Rom I-VO Rn. 47.

83 Limbach in: Herberger/Martinek/Rießmann u.a., jurisPK-BGB, 8. Aufl. 2017, Art. 10 Rom I-VO Rn. 20; enger Leible, in: Hüfstege/Mansel (Hrsg.), NK-BGB, Band 6, 2. Aufl. 2015, Art. 10 Rom I Rn. 37 (Berufung auf Aufenthaltsrecht verwehrt, wenn Recht des Abschlussortes das Vertragsstatut stellt).

84 Mansel, in: Jauernig, BGB, 16. Aufl. 2015, Vorbem. Art. 3 Rom I-VO ff. Rn. 44. Vergleichsmaßstab ist das Recht des gewöhnlichen Aufenthalts.

85 Vgl. Art. 19 EuMVVO. Eine Ausnahme sieht Art. 22 EuMVVO im Fall einer Kollision des Europäischen Zahlungsbefehls mit einer früheren Entscheidung oder einem früheren Zahlungsbefehl vor.

Schaffung eines vollstreckbaren Titels vorsieht. Dem Schuldner wird auf Antrag des Gläubigers ein Europäischer Zahlungsbefehl zugestellt. Legt er gegen diesen keinen Einspruch ein, wird der Europäische Zahlungsbefehl für in allen Mitgliedstaaten vollstreckbar erklärt. Die Europäische Mahnverfahrensverordnung stellt moderate Anforderungen an die Begründung des Anspruchs durch den Gläubiger. Es genügt, wenn der formularmäßig dargelegte Anspruch »begründet erscheint«. Dies kann das mit dem Erlass des Europäischen Zahlungsbefehls betraute Gericht im Rahmen eines automatisierten Verfahrens prüfen (Art. 8 EuMVVO).

Allerdings enthält die EuMVVO eine relativ weit ausgreifende Verbraucherschutzbestimmung. Gemäß Art. 6 Abs. 2 EuMVVO sind bei Verbraucherverträgen ausschließlich die Gerichte des Wohnsitzstaates des Verbrauchers für den Erlass eines gegen ihn gerichteten Europäischen Zahlungsbefehls zuständig.⁸⁶

Ein eigenständiges – wenn auch nur rudimentär geregeltes – Erkenntnisverfahren enthält die Verordnung über geringfügige Verfahren. Sie steht für Verfahren bis zu einem Streitwert von 5.000 € zur Verfügung, kann auch für streitige Forderungen genutzt werden und mündet in einem Urteil, dessen Anerkennung und Vollstreckung in den übrigen Mitgliedstaaten nicht angefochten werden kann. Bisher hat sich das Verfahren in der Praxis – soweit mir ersichtlich – aber als wenig attraktiv erwiesen. Die eigentlich als Vereinfachung gedachte Formulargebundenheit des Verfahrens führt wegen der Detailtiefe der Formulare zu einer erhöhten Komplexität. Die Kombination der europäisch-autonomen Verfahrensbestimmungen der Verordnung mit dem nationalen Verfahrensrecht ist zudem in der praktischen Anwendung schwierig zu fassen und deshalb gerade bei geringen Streitwerten für Parteien und Gericht kaum lohnend.

VIII. Kosten der Rechtsverfolgung

Ein neuralgischer Punkt des privaten Inkassos sind die durch das private Inkasso ausgelösten Kosten. Sie können die vertragliche Forderung auf Zahlung der Parkplatzmiete oder der Maut um ein Vielfaches übersteigen. Das deutsche Sachrecht unterscheidet zwischen einem prozessualen und einem materiellen Kostenerstattungsanspruch. Internationalprivatrechtlich wird der prozessuale Kostenerstattungsanspruch der *lex fori*, der materielle Kostenerstattungsanspruch der *lex causae* zugeordnet.⁸⁷ Wird ein gerichtliches Verfahren im Ausland geführt, unterliegt der prozessuale Kostenerstattungsanspruch demgemäß der ausländischen *lex fori*.

Ist der prozessuale oder materiellrechtliche Kostenerstattungsanspruch im ausländischen Verfahren tituliert worden, ist Gegenstand der Vollstreckung der im Ausland geschaffene Titel. Hiervon zu trennen sind die Kosten der Vollstreckung eines

⁸⁶ Entscheidend ist der Wohnsitz im Moment des Antrags, nicht im Moment der Begründung des vertraglichen Schuldverhältnisses, siehe Einhaus, IPRax 2008, 323, 326.

⁸⁷ Schack, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2017, Rn. 651; Breyer, Kostenorientierte Steuerung des Zivilprozesses, 2006, S. 88, Fn. 320.

ausländischen Titels im Inland. Diese sind nach Maßgabe des § 788 Abs. 1 ZPO erstattungsfähig.

IX. Schlussfolgerungen

Abschließend möchte ich folgende Schlussfolgerungen in Thesenform ziehen:

1. Der vollständige Ausschluss von Ansprüchen wegen Verkehrsverstößen aus dem europäischen Zivilverfahrensrecht ist nach der jüngeren Rechtsprechung des EuGH *de lege lata* nicht möglich. Er ist auch *de lege ferenda* nicht wünschenswert. Denn im Grundsatz sind berechtigt geltend gemachte Forderungen aus Verkehrsverstößen solche, deren Durchsetzung das europäische Zivilverfahrensrecht ermöglichen sollte. Entgelte für die Nutzung von Verkehrsflächen im EU-Ausland sollten nicht deswegen unbeigetrieben bleiben, weil ihre Verfolgung zu wenig Aussichten auf Erfolg bietet oder einen Aufwand erfordert, der in keinem vernünftigen Verhältnis zum Ertrag steht.
2. Im Hinblick auf bestehende Missbrauchsmöglichkeiten bei der Rechtsverfolgung durch Vermieter von Verkehrsflächen bedarf das europäische Zivilverfahrensrecht jedoch einer Nachjustierung.
 - a) Die Fixierung der internationalen Zuständigkeit und des anwendbaren Rechts auf den Belegenheitsort bei der Miete und Pacht unbeweglicher Sachen sollte aufgelockert werden. Sinn und Zweck der Bestimmungen treffen für die in unserem Zusammenhang relevanten vertraglichen Schuldverhältnisse nicht zu. Dass Korrekturen möglich und sinnvoll sind, zeigt die Ausnahme für Miete und Pacht von Ferienhäusern.
 - b) Erwägenswert ist, das Verbraucherschutzregime für Maut- und Parkraummietverträge situativ zu öffnen. Weitergehend bestünde die Möglichkeit, ein eigenes Schutzregime für diese Verträge zu schaffen. Damit würden Friktionen in der Behandlung fahrender bzw. parkender Unternehmer und Verbraucher verhindert. Andererseits läge hierin ein tiefer Eingriff in die Struktur des europäischen internationalen Zuständigkeitsrechts, das bislang nur bei Versicherungs-, Verbraucher- und Individualarbeitsverträgen einen besonderen prozessualen Schutz vorsieht.
3. Zu den hier vorgestellten prozessrechtlichen Gesichtspunkten tritt die Möglichkeit, materiellrechtlich auf europäischer Ebene Harmonisierungsbemühungen anzustreben. Zu erwägen wäre eine Richtlinie, welche die Verjährungsfrist, die Verzugszinsen und die Inkassokosten bei Maut- und Parkraummietverträgen mindestharmonisiert.

Marion Jungbluth

Leiterin Team Mobilität und Reisen, Verbraucherzentrale Bundesverband e.V., Berlin

I. Sorgfaltspflichten für Fahrer

Die in § 1b Straßenverkehrsgesetz (StVG) enthaltenen Pflichten des Fahrers enthalten nach wie vor viel zu unbestimmte und auslegungsbedürftige Begriffe. Es wird nicht deutlich, was dem Fahrer während einer automatisierten Fahrt überhaupt erlaubt und verboten ist. Insoweit wird der Sinn und Zweck von hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen, nämlich die Entlastung des Fahrers durch sichere Technik, konterkariert.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass es geradezu unerlässlich ist, sorgfältig zwischen den Automatisierungsgraden zu unterscheiden, da hochautomatisierte Fahrsysteme vom Fahrer durchaus etwas mehr Aufmerksamkeitspflichten abverlangen, als vollautomatisierte Fahrsysteme. Das StVG liefert diese Unterscheidung leider nicht. Lediglich in der Gesetzesbegründung wird auf die Entwicklungsstufen hingewiesen.¹ Das geht nicht. Das Gesetz selbst muss die Unterschiede deutlich aufzeigen, wann ein Fahrzeugsystem hoch- oder vollautomatisiert ist.

Lassen Sie mich noch einmal kurz zu den von Professor Maurer vorgestellten Stufen zurückkommen. Danach heißt es bei der Stufe »Hochautomatisiert«: *»Das System übernimmt Quer- und Längsführung für einen gewissen Zeitraum in spezifischen Situation. Der Fahrer muss das System dabei nicht dauerhaft überwachen [...] Systemgrenzen werden alle vom System erkannt.«* Die Stufe »Vollautomatisiert« wird wie folgt definiert: *»Das System übernimmt Quer- und Längsführung vollständig in einem definierten Anwendungsfall. Der Fahrer muss das System dabei nicht überwachen [...] Systemgrenzen werden alle vom System erkannt, das System ist in allen Situationen in der Lage, in den risikominimalen Systemzustand zurückzuführen«*

Trotz dieser deutlichen Unterschiede hält der Gesetzgeber Abgrenzungen in der Gesetzesbegründung leider ausdrücklich für *»nicht notwendig und auch nicht zweckmäßig«*.²

1 Vgl. S. 9 des Regierungsentwurfs.

2 Vgl. BT Drucksache 18/11300 vom 20.02.2017, S. 21.

Die sprachliche Ungenauigkeit und die versäumte Definition von voll- und hochautomatisierten Systemen des Gesetzentwurfs werden zu erheblicher Rechtsunsicherheit für den Verbraucher führen.

1. Unbestimmte, auslegungsbedürftige Begriffe

Die Regelungen des § 1b des Gesetzentwurfs sind unzureichend, weil die Begriffe »unverzüglich«, »auffordert«, »auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss« und »bestimmungsgemäße Verwendung« zu ungenau sind. Die Gesetzesbegründung hilft diesbezüglich leider nicht weiter, da die Begriffe dort nur wiederholt oder andere, auslegungsbedürftige Begriffe benutzt werden. Die Verbraucher werden mit diesen konturlosen Vorschriften allein gelassen und benachteiligt.

Wie soll der Fahrer wissen und erkennen, wann eine »bestimmungsgemäße Verwendung« der Fahrsysteme nicht mehr vorliegt? Woher soll der Fahrzeugführer wissen, ob er die »bestimmungsgemäße Verwendung« besser einschätzen kann als die automatisierte Fahrfunktion? Mit diesen Fragen lässt der Gesetzgeber die Autofahrer alleine.

Hier auf die Rechtsprechung zu hoffen, die das schon regeln werde, halte ich für unverantwortlich. Ein Gesetz, dessen erklärtes Ziel es ist, Rechtssicherheit zu schaffen, muss dem Fahrzeugführer erklären, was er tun darf und lassen muss, wenn automatisierte Fahrfunktionen das Fahren übernehmen.

Immerhin lassen sich einige Eckpunkte festhalten, die meiner Ansicht nach positiv für den Fahrer sind:

- Ganz wichtig: der Fahrer muss gerade keine »technischen oder sonstigen Störungen« des Autopiloten mehr erkennen und daraufhin die eigenhändige Steuerung übernehmen. Etwas anderes lässt sich auch nicht aus § 1b Abs. 2 Nr. 2 StVG entnehmen. Dort heißt es: »Der Fahrzeugführer ist verpflichtet, die Fahrzeugsteuerung unverzüglich wieder zu übernehmen, wenn er erkennt oder auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen.« Im Referentenentwurf des Änderungsgesetzes musste der Fahrer noch »technische oder sonstige Störungen« des Autopiloten erkennen.³ Da der Gesetzgeber diese Pflicht ersatzlos hat fallen lassen, kann die Rechtsprechung eine solche Pflicht nicht mehr in das Gesetz hineinlesen.
- Die Rechtsprechung wird sich aber mit dem Merkmal »vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden« auseinandersetzen müssen, also welche fahrfremden Tätigkeiten erlaubt sind und welche nicht. Auch dabei wird man den **Automatisierungsgrad berücksichtigen** müssen. Bei vollautomatisierten Systemen wird mehr erlaubt sein als bei nur hochautomatisierten Systemen. Die Gerichte werden eine Kasuistik entwickeln müssen, ob und inwieweit

3 Vgl. § 1b Nr. 2 StVG des Referentenentwurfs, der schon im Regierungsentwurf ersatzlos gestrichen wurde.

automatisierte Fahrfunktionen den Fahrer von Aufmerksamkeitspflichten entbinden. Der Verschuldensmaßstab wird nach Automatisierungsgrad entwickelt werden.

- Klar ist, dass man auf keinen Fall Schlafen oder den Fahrersitz verlassen darf. Aber ebenso klar muss auch sein: Wenn es dem Fahrzeugführer erlaubt ist, fahrfremden Tätigkeiten nachzugehen, dann muss es ihm auch erlaubt sein, eigene Geräte zu benutzen. Also das Smartphone oder Tablet dürfen genauso benutzt werden wie die Bordinstrumente.
- Aber die Schwierigkeit besteht darin, einen abgrenzbaren Katalog erlaubter Tätigkeiten herauszufiltern. Wenn beispielsweise das Lesen oder Bearbeiten von E-Mails und das Filme-Anschauen erlaubt ist, dann doch auch das Zeitunglesen? Oder kommt es auf die Größe der Zeitung an? *Welt-kompakt* oder *taz* ist in Ordnung, aber *Zeit* lesen nicht? Hier hätte der Gesetzgeber ruhig konkreter werden können und müssen.
- Zu klären wird auch sein, wie eine Übernahmeaufforderung des Systems auszu sehen hat und wann sie mit einer »ausreichenden Zeitreserve« erfolgt. Die Übernahmeaufforderung muss jedenfalls für Fahrer aller Alters- und Erfahrungsklassen erkennbar sein. Zwar lässt das Gesetz es ausreichen, dass nur eine der in § 1a Abs. 2 Nr. 5 StVG genannten Wahrnehmungsmethoden vorliegen muss, also optisch, akustisch oder taktil. Ich halte es aber im Sinne des Fahrers und potentieller Verkehrsopfer für unbedingt notwendig, dass nicht nur einzelne, sondern gleichzeitige optische, akustische und haptische Warnungen zum Standard werden müssen. Gegebenenfalls können sich die Warnungen auch stufenweise steigern.

Um die Gerichte zu entlasten und um grundlegende Rechtsfragen schnell und effektiv klären zu können, sollte eine **Schlichtungsstelle automatisierte und vernetzte Fahrzeuge** eingerichtet werden.

2. Widerspruch zwischen Gesetzentwurf und Ziel von hoch-/vollautomatisierten Fahrfunktionen

Es ist erklärtes Ziel der Automobilindustrie, mit hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen ihren Kunden lästige, eintönige Arbeit abzunehmen, damit diese sich anderen Tätigkeiten zuwenden können. Es verwundert daher, dass der Fahrer trotzdem darauf achten muss, ob der Autopilot noch im Rahmen der »bestimmungsgemäßen Verwendung« fährt. Der Nutzen für den Fahrer und damit auch für den Einsatz hoch- und vollautomatisierter Systeme wird somit deutlich verringert. Der Ablenkungseffekt durch die notwendige Überwachung stellt für den Fahrzeugführer ein gefährliches Zusatzrisiko zum normalen Fahren dar.

Denn andauernd darauf achten zu müssen, ob beim Fahren noch eine »bestimmungsgemäße Verwendung« vorliegt, bedeutet letztlich, dass sich der Fahrer nicht wirklich auf andere, fahrfremde Tätigkeiten konzentrieren kann. Der Fahrer bleibt im Zweifel in der Haftung.

Zudem wird weder aus dem Straßenverkehrsgesetz noch aus der Gesetzesbegründung deutlich, wann ein Fahrer erkennen können muss, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung des Autopiloten nicht mehr vorliegen. Eigentlich müsste der Gesetzgeber aus Gründen der Rechtssicherheit definieren, wann eine bestimmungsgemäße Verwendung von automatisierten Fahrfunktionen vorliegt.

Laut den vom Gesetzentwurf in Bezug genommenen Automatisierungsstufen des Runden Tisches Automatisiertes Fahren muss der Fahrzeugführer in der **vollautomatisierten** Stufe das System eigentlich **gar nicht mehr überwachen**.⁴ Wenn der Fahrzeugführer auf eine Übernahmeaufforderung des Systems nicht oder zu spät reagiert, führt das System in den risikominimalen Systemzustand zurück, kommt also das Auto beispielsweise selbstständig auf dem Seitenstreifen zum Stehen. Konsequenterweise sollten die Gerichte dem Fahrer in der vollautomatisierten Stufe keine oder geringstmögliche Überwachungspflichten auferlegen.

II. Haftung

Die Bundesregierung hat mit dem neuen Gesetz zum automatisierten Fahren ein weitgehend unbekanntes Land betreten. Im nächsten Schritt muss sie das Haftungsregime angehen und mit dem Fortschritt der Technik zu autonomen Fahren weiterentwickeln.

Aus unterschiedlichen Gründen hat der Gesetzgeber bei der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes das bewährte sogenannte »3-Säulen-Modell« unangetastet gelassen. Nach diesem Modell haftet immer mindestens einer von dreien. Nämlich entweder der Fahrer wegen Verschuldens beim Fahren. Oder der Hersteller wegen Verschuldens beim Autobau. Und immer haftbar ist der Fahrzeughalter, auch ohne Verschulden. Nur weil er ein Fahrzeug auf sich und im Straßenverkehr zugelassen hat.

Das mag ein gutes Modell sein, um Unfälle *abzuwickeln*. Für das »modernste Straßenverkehrsgesetz der Welt«, so Alexander Dobrindt⁵, muss der Rechtsrahmen mit der rasanten technischen Entwicklung Schritt halten und darf nicht alles beim Alten lassen.

Ich möchte nicht erst an der **Abwicklung** von Unfällen ansetzen. Es muss doch allen daran gelegen sein, dass es gar nicht erst zu Unfällen kommt. Oder dass Unfälle zumindest von vorneherein so weit ausgeschlossen werden, wie es nur geht. Das ist ja auch das erklärte Ziel des neugefassten Straßenverkehrsgesetzes.⁶ Will man dieses Ziel aber konsequent verfolgen, gibt es nur einen Weg: Die Gefährdungshaftung

4 Vgl. »Benennung und Klassifizierung der kontinuierlichen Fahrzeugautomatisierung« (Anlage).

5 Pressemitteilung BMVI vom 12.05.2017 (abrufbar unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2017/065-dobrindt-gesetz-automatisiertes-fahren.html>).

6 Vgl. Bundestag Drucksache 18/11300, S. 13.

darf nicht mehr den Halter treffen, sondern den Hersteller zumindest – wenn automatisierte und darüber hinaus vernetzte Fahrzeuge betroffen sind.

Dazu passt eine repräsentative Umfrage im Auftrag des Digitalverbands Bitkom. So wurden zum einen Vorstandsmitglieder und Geschäftsführer von Unternehmen der Automobilindustrie mit 20 oder mehr Mitarbeitern und zum anderen Verbraucher befragt, wen sie in der Verantwortung für das automatisierte System sehen. Keiner der Verbraucher und nur 12 Prozent der Chefs meinen, dass der Halter haften soll. 60 Prozent der Chefs und 73 Prozent der Verbraucher sehen demgegenüber die Autobauer und Softwareentwickler in der Haftung.⁷

1. Gefährdungshaftung besseres Instrument

In der juristischen Literatur herrscht denn auch Einigkeit darüber, dass es bei zunehmender Automatisierung bis hin zum autonomen Fahrzeug eine Verschiebung weg von der Halterhaftung hin zur Herstellerhaftung geben wird⁸. Dieser wichtigen Erkenntnis können und dürfen wir uns nicht verschließen. Ganz im Gegenteil: der Gesetzgeber muss zukünftige Rechtsfragen antizipieren. Er trägt die Verantwortung und muss sicherstellen, dass es durch klare Regelungen zur Herstellerhaftung so wenig Verkehrsoffer wie möglich geben wird. Das schließt indes nicht aus, dass (übergangsweise) die Gefährdungshaftung für Halter nebenher bestehen bleibt. Bis eine strikte⁹ Gefährdungshaftung für Hersteller eingerichtet ist, muss sie das sogar. Sie darf den Gesetzgeber aber eben auch nicht zum Untätigbleiben verleiten.

a) Geschichte der Gefährdungshaftung

Schaut man in die Vergangenheit, ist der Gesetzgeber dieser Verantwortung bisher recht gut nachgekommen. Wann immer es galt, eine neuartige Gefahr haftungsrechtlich zu regulieren, wurde die Gefährdungshaftung bemüht:

- 1838: Friedrich Carl von Savigny erfindet quasi die Gefährdungshaftung, um den Gefahren zu begegnen, die von einer ungeheuerlichen neuen Erfindung namens Eisenbahn ausgeht.¹⁰ Die Eisenbahngesellschaft sollte verschuldensunabhängig haften.¹¹

7 Vgl. Pressemitteilung bitkom vom 22.11.2017 (abrufbar unter: <https://www.bitkom.org/Presse/Presseinformation/Wer-haftet-fuer-mein-selbstfahrendes-Auto-2.html>).

8 Vgl. Jänich/Schrader/Reck: Rechtsprobleme des autonomen Fahrens (NZV 2015, 313, 318) m.w.N.

9 »Strikt« bedeutet: nach dem Vorbild der Halterhaftung (§ 7 Abs. 1 StVG), sodass u.a. auch Sachschäden erfasst werden, die an betrieblich genutzten Fahrzeugen entstehen. Das ist de lege lata nicht der Fall (vgl. § 1 Abs. 1 S. 2 ProdHaftG).

10 Vgl. § 25 Preußisches Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen (vom 3.11.1838).

11 Die Gesellschaft konnte sich nur der Haftung entziehen, wenn sie nachwies, dass der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden ist (vgl. § 25 S. 1 Preußisches Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen).

- 1909: Das Automobil wurde als Gefahr für Kutschen und Menschen auf der Straße ausgemacht. Der Gesetzgeber reagierte und führte die strikte Fahrzeughalterhaftung ein.¹²
- 1922: Der Luftverkehr wurde als ernstzunehmende Gefahrenquelle eingeschätzt. Der Gesetzgeber reagierte und führte eine Gefährdungshaftung für Flugzeughalter ein.¹³
- 1959: Eine Gefährdungshaftung für Kernenergieanlageninhaber und den Besitz radioaktiver Stoffe wird eingeführt.¹⁴
- Die Liste ist nicht abschließend. Viele weitere Gefährdungshaftungen wurden eingeführt.

Und 2017? Der Gesetzgeber lässt weitgehend selbstfahrende Autos zu. Und? Er führt keine Gefährdungshaftung für die Hersteller ein. Das mag auch nicht so einfach gewesen sein. Darauf komme ich noch. Aber eine Verschärfung der bestehenden Regelungen wäre möglich gewesen.

b) Vorteile der Gefährdungshaftung

Aber: Das Festhalten allein an der Halterhaftung ist im Hinblick auf einen effektiven Opferschutz unzureichend. Der Autohersteller muss im Straßenverkehrsrecht deutlich stärker in den Fokus der Gefährdungshaftung rücken. Der Hersteller ist verantwortlich für das einwandfreie Funktionieren automatisierter Assistenzsysteme. Dann muss er doch auch in erster Linie die Haftung für sein eigenes System übernehmen. Denn die deliktsrechtliche Produzentenhaftung gründet auf dem Prinzip, dass derjenige, der eine Gefahrenquelle eröffnet oder beherrscht, für diese verantwortlich ist. Der Halter kann die Gefahrenquelle zwar durch Zulassung eröffnen. Häufig wird zur Argumentation auch angeführt, dass er ja den Nutzen aus dem Betrieb des Fahrzeugs zieht.¹⁵ Das mag richtig sein. Aber der Hersteller zieht ja auch einen Nutzen aus dem Verkauf des Fahrzeugs. Am Ende ist doch entscheidend, wer die Gefahrenquelle am besten beherrschen kann. Der Halter kann sie nicht beherrschen. Zumindest nicht derart, dass er Einfluss auf die Technik nehmen kann. Er kann ein Auto nur zulassen oder nicht zulassen.

Der Gesetzgeber muss dafür Sorge tragen, dass es trotz Zulassung automatisiert fahrender Autos erst gar nicht zu vielen Verkehrsoptern kommt. Die **Gefährdungshaftung** darf daher nicht erst beim Zulassen durch den Halter, sondern muss **schon bei der Herstellung und beim Inverkehrbringen** von automatisierten Kfz gelten.

12 Vgl. § 7 StVG; zur politisch äußerst umstrittenen Entstehung: Benöhr, Die Redaktion der Paragraphen 82 und 826 BGB, S. 707f.; 1908 war zunächst nur eine Beweislastumkehr hinsichtlich des Verschuldens durchsetzbar.

13 Vgl. § 33 LuftVG.

14 Vgl. §§ 25 ff. AtomG. Allerdings gehen das Pariser Atomhaftungs-Übereinkommen und das Brüsseler Zusatzübereinkommen als unmittelbar geltendes Recht vor. Die danach vorgesehenen Haftungsbegrenzungen gelten in Deutschland gleichwohl nicht.

15 Armbrüster, ZRP 2017, 83, 84; Lutz, NJW 2015, 119, 121.

Denn die Präventionswirkung der Gefährdungshaftung ist größer als diejenige der Verschuldenshaftung, weil sich mit ihr nicht nur der Sorgfaltsaufwand, sondern auch das Aktivitätsniveau, also die Menge der Gefahrenquellen, steuern lassen.¹⁶

Geht man davon aus, dass sich bei der Herstellung von automatisierten Fahrzeug-Assistenzsystemen Rechtsgutsverletzungen mit wirtschaftlich vertretbarem Sorgfaltsaufwand **nicht völlig verhindern** lassen, ist die Gefährdungshaftung des Herstellers vorzugswürdig.¹⁷ Warum? Nur dann hat der Hersteller auch für die Restschäden einzustehen, die trotz aller Sorgfalt entstehen werden. Die Gefährdungshaftung ist somit das einzige gesetzgeberische Mittel, die Hersteller anzuhalten, ihren Nutzen (Gewinn) mit der Summe aus allen Sorgfalts- und Schadenskosten in Beziehung zu setzen.¹⁸

Nur auf diese Weise wird einerseits das sozial erwünschte hohe Sicherheitsniveau im Straßenverkehr erreicht. Andererseits werden Abweichungen von diesem Standard im Rahmen der Gefährdungshaftung nicht so hart bestraft wie bei der Verschuldenshaftung.¹⁹

Schließlich schafft die verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung viel besser, was andere mit einer deliktsrechtlichen Beweislastumkehr im Sinne der Verbraucher fordern. Geschädigte könnten ja keinen Einblick in die Algorithmen der Softwareprogrammierer nehmen; deshalb sollten umgekehrt die Hersteller nachweisen, dass sorgsam programmiert und das Produkt im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht sorgfältig beobachtet wurde.²⁰

2. Produkthaftungsgesetz für Automobilhersteller nicht ausreichend

Das Produkthaftungsgesetz weist ja Elemente der Gefährdungshaftung auf. Aber ich denke, dass das Produkthaftungsgesetz nicht fit für die Zukunft ist. Es ist zumindest unzureichend für den Bereich automatisierter und vernetzter Systeme. Diese Systeme führen aufgrund von Softwareprogrammierungen des Herstellers selbstständig gefährliche Manöver auf der Straße aus. Im Zusammenspiel mit der Halterhaftung ergeben sich sogar deutliche Widersprüche.

So ist nach § 1 Abs. 2 ProdHaftG die Gefährdungshaftung des Herstellers für ein Produkt ausgeschlossen, wenn eine der dort genannten fünf Voraussetzungen vorliegt. Das Straßenverkehrsgesetz sieht demgegenüber keine Ausnahmen von der Halterhaftung vor – bis auf höhere Gewalt²¹. Entfällt die Gefährdungshaftung des Herstellers aus Produkthaftung, weil eine der fünf Voraussetzungen vorliegt, **haftet allein der Fahrzeughalter** nach § 7 Abs. 1 StVG.

16 Vgl. Münchener Kommentar zum BGB, a.a.O., Rn. 18, 52.

17 Vgl. Münchener Kommentar zum BGB, a.a.O., Rn. 18 m.w.N., 52.

18 Vgl. Münchener Kommentar zum BGB, a.a.O., Rn. 52.

19 Vgl. Münchener Kommentar zum BGB, a.a.O., Rn. 49.

20 Martini, JZ, 2017, 1024.

21 Vgl. § 7 Abs. 2 StVG.

Der Fahrzeughalter hat jedoch keinerlei Einfluss auf die zunehmend automatisierten Systeme. In Bezug auf ein nicht situationsadäquat funktionierendes, automatisiertes Fahr- oder Assistenzsystem ist der Hersteller dieses Systems viel näher am Produktmangel als der Halter.

Besonders deutlich wird der Widerspruch an § 1 Abs. 2 Ziff. 5 ProdHaftG, wonach der Hersteller nicht haftet, wenn der Fehler nach dem Stand der Wissenschaft und Technik in dem Zeitpunkt, in dem der Hersteller das Produkt in den Verkehr brachte, nicht erkannt werden konnte. Es kann nicht nachvollzogen werden, warum der Fahrzeughalter, nicht aber der Autohersteller für Unfälle haften muss, die von fehlerhaften Assistenzsystemen verursacht werden, auch wenn sie bei Auslieferung auf dem maßgeblichen »Stand der Technik« waren. Nicht der Halter, sondern der Hersteller hat Einfluss auf die mangelfreie Beschaffenheit von automatisiert ablaufenden Assistenzsystemen. Nicht der Halter, sondern der Hersteller kann durch Forschung und technischen Fortschritt den Stand der Technik anheben. Nicht der Halter, sondern der Hersteller hat das technische Wissen, um einer Produktbeobachtungspflicht gerecht zu werden. Erst recht, wenn in Zukunft die Fahrzeugupdates per Software einfach aufgespielt werden können. Vielleicht sogar drahtlos.

Da die Autohersteller im zunehmenden Maße mit den von ihnen entwickelten Assistenzsystemen lenkend in den Straßenverkehr eingreifen, müssen solche Widersprüche zwischen Gefährdungshaftung des Fahrzeughalters und des Herstellers dringend beseitigt werden. Am besten indem man dem Hersteller die Gefährdungshaftung für automatisierte Fahrzeuge auferlegt.

Der Gesetzgeber darf sich nicht darauf verlassen, dass die Versicherungen unter sich klären werden, wie die Haftung zwischen Fahrzeugführern, -haltern und Autoherstellern zu verteilen ist. Es ist genuine Aufgabe des Gesetzgebers, vorab zu regeln, wer bei einem im automatischen Fahrmodus erfolgten Schadensfall überhaupt und wer in erster Linie und wer erst nachrangig haften soll.²²

Durch die Einführung der Dokumentationspflicht dergestalt, ob und wann das Assistenzsystem oder der Fahrer aktiv waren, ist unkompliziert und schnell feststellbar, wer für einen Unfall verantwortlich ist. Zeigen die Daten, dass der Hersteller verantwortlich ist, kann und muss sich der Schadensanspruch des Verkehrsopfers direkt gegen ihn richten (ohne Umweg über den Halter).

3. Nationale bzw. europaweite Gefährdungshaftung

Nach meiner Auffassung kann der deutsche Gesetzgeber durchaus eine bessere Gefährdungshaftung für Hersteller automatisiert fahrender Autos einführen, als es nach dem Produkthaftungsgesetz zurzeit der Fall ist. Das Produkthaftungsgesetz ist eine Umsetzung der Richtlinie über »*die Haftung für fehlerhafte Produkte*«²³. Es ist nicht ganz klar, ob diese Richtlinie vollharmonisierend ist. Ausweislich der

22 Vgl. Münchener Kommentar zum BGB, 6. Auflage 2013, Vorb. § 823, Rn. 45, 56; im Rahmen der »effizienten Risikoallokation«.

23 RL 85/374/EWG vom 25.07.1985.

Erwägungsgründe²⁴ ist sie es nicht. Die Kommission stellte in ihrem Grünbuch von 1999 zwar fest, dass die Richtlinie in ihrem Anwendungsbereich vollharmonisierend sei.²⁵ Diese Auffassung wurde auch vom Europäischen Gerichtshof bestätigt.²⁶

Aber der Anwendungsbereich beschränkt sich auf die Haftung des Herstellers für Schäden, die durch die **Fehlerhaftigkeit** seiner Produkte verursacht worden sind. Es ist aber denkbar, dass ein Unfall auch mit einem fehlerfrei funktionierenden automatisierten System geschieht. Ganz einfach deshalb, weil man nicht alles im Vorfeld planen und programmieren kann. Oder auch deshalb, weil das automatisierte System einen Unfall herbeiführt, der auf keinem Fehler, sondern auf richtig funktionierender Programmierung beruht. Zum Beispiel in einer Dilemma-Situation. Soll der Halter dafür geradestehen? Er kann die Programmierung doch nicht beeinflussen.

Man könnte also durchaus eine Gefährdungshaftung für Hersteller einführen, die dann greift, wenn kein Fehler des Autopiloten festgestellt werden kann. Das Produkthaftungsgesetz greift dann, wenn der Autopilot fehlerhaft funktioniert hat.

Und das Produkthaftungsrecht kann auch noch überarbeitet werden – trotz Vollharmonisierung. Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe b) der Richtlinie²⁷ macht es möglich. Danach können die Mitgliedstaaten zumindest von *einer* Haftungsausnahme absehen: so kann man den Hersteller selbst dann haften lassen, wenn er nachweist, dass er den Fehler nach dem Stand der Technik bei Inverkehrbringen **nicht erkennen** konnte. Das wäre ein weiterer Schritt in Richtung einer vorzugswürdigen strikten Gefährdungshaftung.

Dennoch: eine echte, nämlich strikte Gefährdungshaftung muss auf europäischer Ebene eingeführt werden. Denn das automatisierte Fahren macht vor keiner Grenze halt. Die Gelegenheit ist günstig. Im September 2016 hat die Kommission eine »Fitness-Check Roadmap« veröffentlicht²⁸. Die alte Produkthaftungsrichtlinie soll evaluiert und zukunftstauglich gemacht werden. Der Prozess dauert noch an. Die einschneidenden Veränderungen im automobilen Bereich müssen unbedingt mitberücksichtigt werden.

Dazu sollte zeitnah eine Kommission eingerichtet werden, die die Überarbeitung der Haftungsregeln bei automatisierten und vernetzten Fahrzeugen zur Aufgabe hat.

Und weil ich gerade bei Forderungen und Empfehlungen bezüglich der Haftung bin: Ein kleines Detail ist bei der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes übersehen worden: So ist zwar der Haftungshöchstbetrag für den Halter auf 10 Millionen Euro verdoppelt worden. Die verpflichtende Mindestdeckungssumme hat man aber bei 7,5 Millionen belassen. Auch wenn die meisten eine Kfz-Versicherung haben, die 50 oder gar 100 Millionen Euro abdecken: Es reicht die Möglichkeit und Gefahr, dass nur eine einzige Person von dieser Lücke betroffen ist. Diese Lücke muss daher schnellstens geschlossen werden.

24 Vgl. Erwägungsgründe der RL 85/374/EWG, Absatz 18.

25 KOM (1999) 396 endg., 11.

26 EuGH Slg. 2002, I-3827, Tz. 13ff.

27 RL 85/374/EWG vom 25.07.1985.

28 http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2016_grow_027_evaluation_defective_products_en.pdf.

III. Datenspeicher

Die datenschutzrechtlichen Regelungen zum Unfalldatenspeicher in den §§ 63a und 63b StVG stellen bislang nur ein Grundgerüst dar. § 63a StVG ist als Rechtsgrundlage für Datenerhebung und -übermittlung in keiner Weise geeignet. So werden die Daten, die erhoben, gespeichert und sogar weitergegeben werden sollen, nicht konkretisiert. Die Adressaten der Speicherpflicht, nämlich Hersteller, Halter oder Dritte, und Herausgabepflicht werden nicht genannt. Die Zwecke der Datenerhebung, -speicherung und -weitergabe bleiben ebenfalls nur umrissen.

All diese Einzelfragen hat der Gesetzgeber erst einmal nicht geregelt. Das heißt: mangels einer ordnungsgemäßen datenschutzrechtlichen Rechtsgrundlage ist bislang niemand zu irgendetwas verpflichtet.

Denn alle Daten, die mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) oder dem Kfz-Kennzeichen verknüpfbar sind, sind bei der Nutzung von Fahrzeugen als personenbezogen und damit datenschutzrechtlich relevant anzusehen.²⁹ Das Gesetz darf eine Verfügungsberechtigung über die personenbezogenen Fahrzeugdaten außer dem Betroffenen selbst an Dritte grundsätzlich nur in Ausnahmefällen einräumen:

- Behörden (und gegebenenfalls Unfallbeteiligten) nur unter Beachtung des strafrechtlichen Grundsatzes, dass sich niemand selbst belasten muss (»nemo tenetur«). Die Regelung des § 63a Abs. 2 StVG, wonach die Unfalldaten bestimmten Behörden übermittelt werden dürfen, ist daher zu weitgehend. Außerdem sagt sie nichts darüber aus, wer die Unfalldaten übermitteln darf und noch wichtiger: **wer unter welchen Bedingungen zur Herausgabe dieser Daten verpflichtet** sein könnte und welche Sanktionen bei Nichtbefolgung drohen. Diese Regelung ist daher ein zahnloser Tiger.
- Dritten aufgrund einer informierten, freiwilligen und widerrufbaren Einwilligung des Betroffenen. Die Regelung in § 63a Absatz 3 StVG, wonach Dritte unter den dort genannten Voraussetzungen einen Herausgabeanspruch haben sollen, ist weder mit dem geltenden Datenschutzrecht noch mit der im Mai 2018 in Kraft tretenden EU-Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) vereinbar.³⁰
- Herstellern, Werkstätten, Verkehrsinfrastrukturbetreibern in Bezug auf Daten, die für die Sicherheit und die Funktionalität des Verkehrs notwendig sind, wenn diese Daten sicher **anonymisiert** werden. Denn dann greifen die Regelungen der DSGVO nicht.

29 Vgl. Gemeinsame Erklärung der Konferenz der unabhängigen Datenschutzbehörden des Bundes und der Länder und des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) vom 26.01.2016 (abrufbar unter https://www.bfdi.bund.de/DE/Datenschutz/Themen/Reisen_Verkehr/Verkehr/Artikel/Erkl%C3%A4rungDSK_VDA_NutzungVernetzterKfz.html); Baum/Reiter/Methner: Rechtsgutachten zur Kontrolle der Daten bei vernetzten und automatisierten Pkw vom 02.12.2016, S. 7 f.

30 Schon allein deshalb, weil dem Halter keine Speicherpflicht auferlegt wird. Somit kann er auch nicht der Adressat für eine Herausgabepflicht sein.

§ 63b StVG ist dafür umso wichtiger. Danach wird das BMVI ermächtigt, im Verordnungswege Regelungen zu erlassen über

- die technische Ausgestaltung und den Ort des Speichermediums sowie die Art und Weise der Speicherung gemäß § 63a Absatz 1,
- den Adressaten der Speicherpflicht nach § 63a Absatz 1,
- Maßnahmen zur Sicherung der gespeicherten Daten gegen unbefugten Zugriff bei Verkauf des Kraftfahrzeugs.

Das BMVI darf also nur hinsichtlich dieser eng gefassten Punkte etwas regeln. Zwei Fragen sind in diesem Zusammenhang besonders wichtig: wo sollen die Unfalldaten gespeichert werden und wer darf Zugriff darauf nehmen?

1. Ort der Speicherung

Ein wichtiger Aspekt im Zusammenhang mit den Adressaten der Speicherpflicht ist, wo die erhobenen Daten letztlich gespeichert werden sollen – im Fahrzeug oder beim Hersteller im so genannten Vehicle Backend. Nach meiner Ansicht muss zwingend die Speicherung im Fahrzeug erfolgen. Das ergibt sich aus § 63a Abs. 3 StVG: »Der Fahrzeughalter hat die Übermittlung der gemäß Absatz 1 gespeicherten Daten an Dritte zu veranlassen, wenn...« Es würde keinen Sinn machen, dem Halter die Übermittlungspflicht aufzuerlegen, wenn die Daten nicht im Auto selbst gespeichert würden und er im Schadensfall beim Hersteller vorstellig werden müsste, der eventuell das Interesse haben könnte, sich selbst zu entlasten. Da sich insbesondere aus der Gesetzesbegründung nichts Gegenteiliges ergibt, hat sich der Gesetzgeber insoweit festgelegt. Das wird das Bundesverkehrsministerium bei Erlass der Verordnung zu berücksichtigen haben. Der Hersteller sollte deshalb der Adressat der Speicherpflicht sein, weil nur er über die technischen Möglichkeiten verfügt, um dieser Pflicht nachzukommen.

2. Zugang zu Unfalldaten

Vor dem Hintergrund der ab Mai 2018 europaweit geltenden Datenschutzgrundverordnung (DSGVO), die grundsätzlich weder ein »Weniger« noch ein »Mehr« an nationalen Datenschutz zulässt, sind solche datenschutzrechtlichen Spezialregelungen in erster Linie auf EU-Ebene zu erlassen. Ein nationaler Alleingang der Bundesrepublik Deutschland ist zwar möglich, müssen sich aber strikt an die Vorgaben der DSGVO halten.

a) Ergänzung StVO um datenschutzrechtliche Eingriffsgrundlage

Eigentlich wäre der richtige Ort für die Rechtsgrundlage eines straßenverkehrsrechtlichen Eingriffs in Datenschutzrechte das Straßenverkehrsgesetz. Allerdings hat der Gesetzgeber in § 63b StVG ausdrücklich das BMVI ermächtigt, die Einzelfragen in einer Verordnung zu regeln. Es bietet sich die Straßenverkehrsordnung (StVO) an, die um einen weiteren Abschnitt zu datenschutzrechtlichen Eingriffen ergänzt werden kann.

b) Anforderungen an datenschutzrechtliche Eingriffsgrundlage

Die Anforderungen an eine datenschutzrechtliche Eingriffsgrundlage sind hoch. Da es sich bei der sinnvollerweise mit der FIN oder dem Kennzeichen verknüpfen

Unfalldaten stets um personenbezogene Daten handelt, sind die Maßstäbe der ab Mai 2018 geltenden DSGVO zu beachten. Danach müssen insbesondere folgende Grundsätze beachtet und möglichst schon von der Rechtsgrundlage eingehalten werden³¹:

- Rechtmäßigkeit der Verarbeitung von Daten
- Transparenz
- Zweckbindung
- Datenminimierung
- Datenrichtigkeit

Ferner muss eine Rechtsgrundlage, die einen Eingriff in Datenschutzrechte bezweckt, ein im öffentlichen Interesse liegendes Ziel verfolgen und in einem angemessenen Verhältnis zu dem verfolgten legitimen Zweck stehen.³² Eine solche Abwägung muss sorgfältig vorgenommen und am besten in der Gesetzesbegründung festgehalten werden.

c) Beweislastverteilung

An der bislang geltenden Beweislastverteilung sollte nicht gerüttelt werden. Das bedeutet, dass die Strafverfolgungs- und Ordnungsbehörden dem Beschuldigten eine Straftat oder Ordnungswidrigkeit nachweisen müssen. Und im Zivilprozess muss derjenige, der sich auf einen für ihn günstigen Umstand beruft, diesen beweisen. Der normale Gang eines Betroffenen ist dann wie folgt: Er wendet sich an den ermittelten Halter, der sich selbst oder (zu seiner Entlastung) einen Dritten als Fahrer benennt. Der Fahrer wiederum kann zu seiner Entlastung vortragen, dass im Unfallzeitpunkt das automatisierte Fahrsystem verantwortlich war. Das muss dann der Fahrer beweisen.

Im Übrigen muss der Gesetzgeber gegebenenfalls noch nachbessern, um die Regelungen zum Zugang³³ rechtswirksam zu gestalten und damit die Beweisführung des Fahrers zu erleichtern.

IV Fazit

Egal, ob der Weg zum autonomen und vernetzten Fahrzeug evolutionär oder disruptiv verlaufen wird, der Rechtsrahmen muss mit der technischen Entwicklung Schritt halten. Wichtige Innovationen dürfen nicht verhindert werden und gleichzeitig müssen Verbraucherinteressen beim Thema Sicherheit, Persönlichkeitsschutz und Datensicherheit berücksichtigt werden. Wenn Deutschland wirklich das modernste Verkehrsrecht der Welt für sich beanspruchen möchte, gibt es viel für Gesetzgeber und Rechtsprechung zu tun. Dies gilt es mutig anzupacken.

31 Vgl. Art. 5 Abs. 1 DSGVO.

32 Vgl. Art. 6 Abs. 3 S. 4 DSGVO.

33 Nämlich § 63a Abs. 2 und 3 StVG.

Hochautomatisiertes und vollautomatisiertes Fahren

Prof. Dr.-Ing. Markus Maurer
Technische Universität Braunschweig,

Das vorliegende Papier und der dazugehörige Vortrag auf dem Verkehrsgerichtstag 2018 geben einen kurzen Überblick über ausgewählte technische Aspekte des automatisierten Fahrens. Sie sollen als Grundlage für die Diskussion haftungsrechtlicher Aspekte dienen.

Definitionen

Zunächst werden die verschiedenen Stufen des automatisierten Fahrens eingeführt, wie sie von der BASt¹ 2012 definiert wurden (BASt 2012, S. 9).

Beim assistierten Fahren »führt [der Fahrer; MM] dauerhaft entweder die Quer- oder die Längsführung aus. Die jeweils andere Fahraufgabe wird in gewissen Grenzen vom System ausgeführt. Der Fahrer muss das System dauerhaft überwachen. (BASt 2012, S. 9)«

Beim teilautomatisierten Fahren »übernimmt [das System; MM] Quer- und Längsführung (für einen gewissen Zeitraum und/oder in spezifischen Situationen). Der Fahrer muss das System dauerhaft überwachen. Der Fahrer muss jederzeit zur vollständigen Übernahme der Fahrzeugführung bereit sein. (BASt 2012, S. 9)«

Beim hochautomatisierten Fahren »übernimmt [das System; MM] Quer- und Längsführung für einen gewissen Zeitraum in spezifischen Situationen. Der Fahrer muss das System dabei nicht dauerhaft überwachen. Bei Bedarf wird der Fahrer zur Übernahme der Fahraufgabe mit ausreichender Zeitreserve aufgefordert. Systemgrenzen werden alle vom System erkannt. Das System ist nicht in der Lage, aus jeder Ausgangssituation den risikominimalen Zustand herbeizuführen. (BASt 2012, S. 9)«.

Beim vollautomatisierten Fahren »übernimmt [das System; MM] Quer- und Längsführung vollständig in einem definierten Anwendungsfall. Der Fahrer muss das System dabei nicht überwachen. Vor dem Verlassen des Anwendungsfalles fordert das System den Fahrer mit ausreichender Zeitreserve zur Übernahme der

1 BASt: Bundesanstalt für Straßenwesen; www.bast.de.

Fahraufgabe auf. Erfolgt dies nicht, wird in den risikominimalen Systemzustand zurückgeführt. Systemgrenzen werden alle vom System erkannt, das System ist in allen Situationen in der Lage, in den risikominimalen Systemzustand zurückzuführen. (BASt, S. 9)«.

Heutige Assistenz- und Automatisierungssysteme in Serienfahrzeugen sind nach diesen Definitionen assistierte oder teilautomatisierte Systeme. Das im neuen Audi A8 angekündigte Staupilot-System, dem im weiteren ein eigener Abschnitt in diesem Text gewidmet ist, soll nach Pressemeldungen von Audi im Sinne der BASt-Definition hochautomatisiert sein.

Für die Fahrer*innen und Nutzer*innen dieser Systeme besteht der wesentliche Unterschied zwischen teilautomatisierten Systemen und Systemen mit höherem Automatisierungsgrad darin, dass letztere in einem gewissen Zeitraum die Abwendung vom Fahrgeschehen erlauben und in diesem Zeitraum ohne Fahrerüberwachung weiterfahren. Im Gegensatz dazu müssen die Fahrer*innen und Nutzer*innen assistierte und teilautomatisierte Systeme durchgehend überwachen.

Die Novelle des Verkehrsgesetzes von 2017 verwendet die genannten Begriffe von hoch- und vollautomatisiertem Fahren, schränkt aber die Anforderungen an die Technik eines vollautomatisierten Systems deutlich ein. Dadurch werden die Abweichungen von der internationalen SAE-Norm² und den dort definierten Automatisierungsebenen größer. Außerdem fehlen im Gesetzestext Begriffe für höhere Automatisierungsgrade.³ Aus diesem Grund verwende ich auch in diesem Text weiterhin die BASt-Definitionen.

Maschinelle Wahrnehmung

Als maschinelle Wahrnehmung wird die Fähigkeit bezeichnet, die Computersysteme im Fahrzeug in die Lage versetzt, die Umwelt mit ihren relevanten Akteuren und Objekten und das eigene Fahrzeug mit seinen Fähigkeiten zu erfassen.

Maschinelle Wahrnehmungssysteme enthalten im Gegensatz zu konventionellen Messsystemen immer auch einen ausgeprägten Interpretationsschritt.⁴ Das sei zunächst an einem einfachen marktüblichen System zur Abstandsregelung erläutert.

In einem Abstandsregeltempomat kommen üblicherweise Radarsysteme zum Einsatz. In diesen Systemen wird die Laufzeit von Radarreflexen gemessen und meist auch eine Frequenzverschiebung, die sich aus dem Dopplereffekt ergibt. Auch wenn bereits die Messung fehlerhaft sein kann, so liefert sie doch im Regelfall einen guten

2 SAE: www.sae.org.

3 Der 56. Verkehrsgerichtstag formuliert Kritik an der Verwendung der Begriffe »hoch- und vollautomatisiert« im Verkehrsgesetz und empfiehlt entsprechend: »Der Gesetzgeber sollte klar zwischen hochautomatisierten und vollautomatisierten Fahrfunktionen unterscheiden.«.

4 Ähnliche Überlegungen zu Fahrerassistenzsystemen mit maschineller Wahrnehmung habe ich bereits in Maurer (2009, S. 43) publiziert.

Anhaltspunkt dafür, dass sich in einer gewissen Entfernung ein radarreflektierendes Objekt mit einer Relativgeschwindigkeit bewegt.

Die Messwerte als Grundlage für den Interpretationsprozess sind also im Wesentlichen eine Laufzeit, die sich in einen Abstand umrechnen lässt und eine Relativgeschwindigkeit, die sich aus der Frequenzverschiebung errechnet. Es ist erstaunlich, wie gut der Interpretationsschritt, dass diese beiden physikalischen Größen von einem Fahrzeug verursacht wurden, bereits bei einem einfachen System zur Abstandsregelung funktioniert. Dazu wird viel Vorwissen über das System und über die erwarteten Situationen implizit und explizit in der Interpretation berücksichtigt. Dennoch gibt es Objekte, die hervorragende Radarreflexe liefern, aber nicht als Fahrzeuge interpretiert werden sollten. So können Cola-Dosen auf der Fahrbahn und Straßenbahnschienen Radaringenieure auch heute noch herausfordern. Zur vertieften Einführung in die Radartechnik und Abstandsregelsysteme sei Winner (2015, S. 259ff) und Winner und Schopper (2015, S. 851ff) empfohlen.

Bereits bei teilautomatisierten Systemen werden daher Sensoren unterschiedlicher Modalitäten eingesetzt. Neben Radarsystemen kommen Bildverarbeitungssysteme, Ultraschallsensoren und zunehmend auch Lidare zum Einsatz. Jede Technologie hat ihre Stärken und Schwächen. Durch Kombination von Modalitäten lassen sich vielfach Stärken kombinieren und Schwächen weitgehend kompensieren.

Alle Verfahren haben allerdings physikalische Grenzen, die sich nicht überwinden lassen. So kann etwa Regen je nach Tröpfchengröße und Tröpfchendichte alle Sensorprinzipien vor große Herausforderungen stellen.

Entsprechend werden Systeme für hoch- und vollautomatisiertes Fahren Sensoren unterschiedlicher Modalitäten verwenden, üblicherweise Radare, Kameras mit nachgelagerter Bildverarbeitung und Lidare. Sie erreichen damit erstaunliche Leistungen; weiterhin haben sie aber physikalische und interpretatorische Grenzen. Bereits die Forderung aus den Definitionen hoch- und vollautomatisiert – »die Systemgrenzen werden alle vom System erkannt« (BASt 2012, s.o.) – stellt heutige maschinelle Wahrnehmungssysteme und ihre Entwickler vor höchste Herausforderungen. Der Nachweis, dass diese Forderung erfüllt ist, kann im Allgemeinen auch bei allergrößter Sorgfalt in der Entwicklung und Absicherung nicht erbracht werden.

Maschinelle Verhaltensentscheidung

Die maschinelle Verhaltensentscheidung eines Systems zur automatischen Fahrzeugführung hat die Aufgabe, Fähigkeiten zur automatischen Fahrzeugführung im System auszuwählen, um die Ziele des automatisierten Fahrzeugs und seiner Nutzer*innen zu erreichen. Dazu erhält die Verhaltensentscheidung von der maschinellen Wahrnehmung in Echtzeit Daten über die aktuelle Szene (z.B. Matthaei und Maurer 2015).

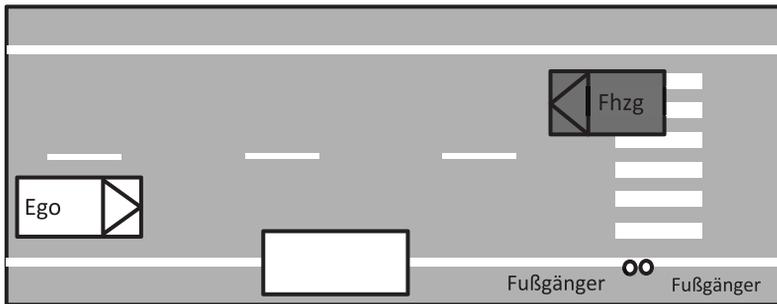


Abbildung 1: Beispielszenario für die maschinelle Verhaltensentscheidung.⁵

Ein einfaches Beispiel, das in Abbildung 1 illustriert ist, soll die Aufgabe der Verhaltensentscheidung verdeutlichen.⁶ Das automatisierte Fahrzeug – in der Abbildung als »Ego« bezeichnet – nähert sich an einen Zebrastreifen an. Vor dem Fahrzeug parkt am rechten Fahrbahnrand ein anderes Fahrzeug, etwa ein Lieferwagen, der Fußgänger, die am Zebrastreifen warten, für das Ego-Fahrzeug verdeckt. Auf dem anderen Fahrstreifen kommt ein weiteres Fahrzeug entgegen. Es überfährt gerade den Zebrastreifen.

Welches Verhalten erwarten wir vom automatisierten Fahrzeug? Zunächst erscheint die Situation einfach und klar: Das automatisierte Fahrzeug muss in der Lage sein, am Zebrastreifen anzuhalten und ggf. Fußgänger*innen sicher die Fahrbahn queren lassen. Die Situation wird schwieriger, wenn wir sie leicht modifizieren, wie es in den folgenden Varianten geschieht:

Variante 1: Direkt hinter dem Fahrzeug, das bereits die Fußgänger verdeckt, befinden sich zwei Kinder im Alter von sieben und neun Jahren. Sie werden für das automatisierte Fahrzeug ebenfalls durch den parkenden Lieferwagen verdeckt; die Kinder werden, kurz bevor das automatisierte Fahrzeug auf gleicher Höhe mit dem parkenden Fahrzeug ist, auf die Fahrbahn rennen. Muss das automatisierte Fahrzeug in der Lage sein, vor diesen Kindern rechtzeitig zu halten?

Variante 2: Das Szenario wird dadurch verändert, dass es nun keinen Zebrastreifen mehr gibt. Welches Verhalten wird jetzt vom automatisierten Fahrzeug erwartet? Wie ändert sich die Einschätzung der Rechtsexpert*innen? Muss das automatisierte Fahrzeug so langsam fahren, dass es die am Fahrbahnrand wartenden Fußgänger, die durch den Lieferwagen verdeckt werden, sicher über die Fahrbahn lassen kann? Wie

⁵ Abbildung nach Nolte (2017).

⁶ Ein ähnliches Beispiel wurde von Chris Gerdes und Stephen Zopf als Diskussionsbasis einer Lehrveranstaltung an der Stanford University ausgewählt. In Abstimmung mit den Kollegen dort diente das hier geschilderte Beispiel als Diskussionsbasis im Oberseminar 2017/18 des Institutes für Regelungstechnik an der TU Braunschweig. Die gemeinsame Kooperation wird durch die Daimler und Benz Stiftung und die Daimler AG gefördert.

ändert sich die Erwartungshaltung der Rechtsexpert*innen in Variante 1: Muss nun das automatisierte Fahrzeug in der Lage sein, vor den aus der Verdeckung herauslaufenden Kindern rechtzeitig zu bremsen?

Viele der anwesenden Rechtsexpert*innen werden aus ihrer Praxis viele Varianten und verwandte Fragestellungen ergänzen können. Dieses einfache Szenario und seine Variationen illustrieren die Herausforderungen, die sich für menschliche und technische Fahrer*innen⁷ in der Verhaltensentscheidung stellen. Wir wissen nicht, was andere Akteure in der Zukunft tun werden. Wir wissen nicht, welchen Gesundheitszustand die Fahrer*innen anderer Fahrzeuge haben, welche Modellvorstellung der sie umgebenden Welt sie haben und welche Ziele sie verfolgen. Um überhaupt einigermaßen zügig fahren zu können, müssen die Fahrer*innen Annahmen treffen über die Handlungen anderer Akteure. Je konservativer diese Annahmen sind, desto langsamer werden sich die Fahrer*innen im Verkehrssystem bewegen. Entsprechend hängt auch die Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems von der Risikoneigung der einzelnen Fahrer*innen ab.

Für menschliche Fahrer*innen sprechen Jurist*innen auch vom Vertrauensgrundsatz: Sie können sich darauf verlassen, dass erwachsene menschliche Verkehrsteilnehmer*innen sich entsprechend der Verkehrsregeln verhalten, wenn sie nicht erkennbar auffälliges Verhalten zeigen.

Können Entwickler*innen von automatisierten Fahrfunktionen davon ausgehen, dass der Vertrauensgrundsatz auch für selbstfahrende Fahrzeuge gilt? Welche Verhaltensfehler von Kindern, älteren Menschen oder Menschen mit erkennbarer Beeinträchtigung müssen selbstfahrende Fahrzeuge kompensieren können?

Diese Fragen müssen intensiv vor Markteinführung hoch- oder vollautomatisierter Systeme interdisziplinär von Ethiker*innen, Ingenieur*innen und Jurist*innen diskutiert werden. Selbst wenn diese Fragen gelöst werden, bleibt die Herausforderung, dass die dann notwendige sichere maschinelle Klassifizierung von Menschen als Kindern und von Verhalten als auffälligem Verhalten in absehbarer Zukunft nach dem Stand der Wissenschaft und Technik nicht möglich ist.

Absicherung von Systemen zur Automatisierung von Straßenfahrzeugen

Eine besondere Herausforderung ist die Absicherung von Fahrzeugführungssystemen, um die Marktreife nachzuweisen. Expert*innen sind derzeit weltweit im Problembewusstsein vereint, dass sich Fehlerfreiheit dieser Systeme nicht nachweisen lässt.

Unter allen Expert*innen herrscht Konsens, dass auch technische Fahrzeugführungssysteme Fehler machen werden, auch mit fatalen Folgen. Offen ist die Frage, wie gut technische Fahrzeugführungssysteme sein müssen, wie diese Leistungsfähigkeit formuliert werden kann und wie sie nachgewiesen werden kann.

7 Wenn nicht anders erwähnt, werden die Begriffe Fahrer*in und Fahrer*innen als Sammelbegriffe verwendet: Sie adressieren gleichermaßen menschliche Fahrende aller Geschlechter, aber auch technische Fahrzeugführungssysteme.

Hermann Winner und ich haben diese Fragen bei einer Pressekonferenz im Rahmen eines Projektes mit der Daimler und Benz Stiftung im Jahr 2013 wie folgt formuliert:

»Wie lässt sich die Sicherheit einer hochzuverlässigen intelligenten Technik, wie sie für das autonome Fahren benötigt wird, überhaupt nachweisen?« (Hermann Winner)

»Wie sicher müssen autonome Fahrzeuge sein, damit sie in der Gesellschaft akzeptiert werden?« (Markus Maurer)« (zitiert nach Maurer und Lichte 2013, S. 53).

Bereits die kurze Skizzierung der Aufgaben der maschinellen Wahrnehmung und der maschinellen Verhaltensentscheidung in diesem Artikel zeigt zwei wesentliche Ursachen möglicher Fehler: Bei Wahrnehmung handelt es sich immer um eine Interpretation von Messwerten, die auch falsch sein kann. Bei der Verhaltensentscheidung sind im allgemeinen die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer*innen nicht bekannt.

Eine weitere Quelle für Fehler besteht in der technischen Komplexität der Fahrzeugführungssysteme selbst. Sie umfassen sehr leistungsfähige Hardware und sehr aufwändige Software. Selbst wenn die quantitative Bestimmung von Komplexität heute nicht möglich ist – der Begriff selbst ist dafür nur unzureichend definiert – so herrscht unter Expert*innen die Meinung, dass Fahrzeugführungssysteme für automatisiertes Fahren bis heute wohl die komplexesten technischen Sicherheitssysteme sind, die für den Massenmarkt produziert werden sollen.

Bereits früh hat Winner darauf hingewiesen, dass automatisierte Fahrzeuge nicht in der Weise abzusichern sind, wie das heute noch für andere sicherheitsrelevante Systeme in der Automobilindustrie üblich ist (Winner und Wolf 2009, S. 668f.; Winner und Weitzel 2012, S. 662f). Bislang hat die Automobilindustrie die aus den Produkten bekannte Qualität durch eine Vielzahl von Tests unterschiedlicher Arten abgesichert. Eine zentrale Rolle nehmen darin bis heute Absicherungsfahrten der Entwicklungsabteilungen und der Abteilungen für Qualitätssicherung ein. Winner hat gezeigt, dass die für hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge erforderlichen Kilometerleistungen die Wirtschaftlichkeit aller Projekte gefährden, wenn sie nicht durch zusätzliche neue Testmethoden ergänzt werden.

Schuldt hat in seiner Dissertation und in Kooperationsprojekten mit Volkswagen ein szenarienbasiertes Testkonzept für die Absicherung von automatisierten Fahrfunktionen in der Computersimulation erstellt (Schuldt 2016), das heute eine der konzeptionellen Grundlagen des vom BMWi geförderten Projektes Pegasus darstellt. Dennoch hat bereits Schuldt in der genannten Dissertation darauf hingewiesen, dass das Konzept zwar Potenziale aufweist, aber viele zentrale Fragen noch ungelöst sind.

So ist bis heute ungeklärt, wie in der Praxis vollständige Spezifikationen (Kataloge von Anforderungen) erstellt werden können. Eine besondere Herausforderung stellen dabei seltene Grenzfälle oder Grenzsituationen dar. Wenn sie nicht spezifiziert werden, so ist aus technischer Sicht die Systemreaktion darauf ebenfalls unspezifiziert. Der interessierte Laie mag fordern, dass die Systeme auch in unspezifizierten Situationen mindestens so gut sein müssen wie der Mensch. Dies verkennt jedoch das unterliegende Problem: In einem technischen System wird entsprechend

der gängigen Entwicklungsprozesse (V-Modell) verlässlich nur das Systemverhalten umgesetzt und getestet, das vorher spezifiziert wurde. Das Verkehrssystem ist aber ein offenes System. Aus eigener Anschauung als Verkehrsteilnehmer*innen und aus Pressemitteilungen wissen wir, dass immer wieder Situationen im Straßenverkehr auftreten, an die wir ex ante nie gedacht hätten.

Dynamische Bewegungen in der Umwelt werden physikalisch durch kontinuierliche Bewegungsgleichungen beschrieben. In der Rechnersimulation werden diese kontinuierlichen Bewegungsgleichungen diskretisiert. Dabei findet prinzipbedingt eine Unterabtastung des Zustandsraumes statt. Das heißt auch, dass die physikalischen Systemzustände zwischen den Abtaststellen nicht getestet werden. Aus Gründen der Rechenzeit werden auch nicht alle im Rechner darstellbaren Variablen getestet werden. Hier findet wieder eine entsprechende Unterabtastung statt. Jede Form der Approximation kann jedoch eine Quelle dafür sein, dass Fehler nicht gefunden werden.⁸

In der Computersimulation müssen die physikalischen Prozesse durch Computermodelle ersetzt werden. Dadurch werden jeweils Annahmen getroffen und Vereinfachungen eingeführt, die an den Modellgrenzen und den Modellunschärfen zu Fehlern in der Simulation führen können. Besonders wenig Erfahrung gibt es heute darin, Modelle für die Umgebungswahrnehmung zu erstellen und zu validieren. Führt man sich die zentrale Bedeutung der Umgebungswahrnehmung für die Automatisierung von Fahrfunktionen vor Augen, so wird unmittelbar klar, dass die Güte der Modelle für die Umgebungswahrnehmung darüber entscheidet, wie aussagekräftig Computersimulationen sind. Bis heute gibt es keine Veröffentlichungen dazu, die zeigen, dass Computermodelle für die Umgebungserfassung mit Radar, Bildverarbeitung und Lidar erfolgreich umgesetzt und für die Absicherung validiert wurden. Persönliche Gespräche mit Expert*innen legen eher nahe, dass die Branche im Problembewusstsein vereint ist (z.B. Wendler 2017).

Der Mensch als Überwacher*in⁹

Die eingangs definierten Grade der Automatisierung weisen auch dem Menschen eine Rolle im Mensch-Maschine-System assistiertes, teilautomatisiertes oder hochautomatisiertes Fahrzeug zu (BASt 2012, s.o.). Da es in der Arbeitsgruppe des 56. Verkehrsgerichtstages »Automatisiertes Fahren« unter den Referent*innen keine Psycholog*in gibt, erlaube ich mir aus Sicht des Technikers wenige Kommentare zur Eignung des Menschen als Überwacher*in von komplexen technischen Systemen.

Psycholog*innen kennen seit langem das Yerkes-Dodson-Gesetz von 1908, für Einsteiger in die Psychologie wie mich einfach erklärt z.B. von Bourne und Ekstrand (2001). Die Abbildung 2 zeigt die Grundidee in englischer Fassung. Die Grundidee

⁸ Dazu auch Schuldt (2016).

⁹ Grundlage für diesen Abschnitt sind auch viele Gespräche in den letzten Jahren mit meinen Kollegen aus der Psychologie, besonders mit Berthold Färber und Mark Vollrath.

ist für uns Menschen unmittelbar einsichtig: Unsere Leistungsfähigkeit (engl. »performance«) hängt davon ab, wie wir angeregt werden (engl. »arousal«¹⁰).

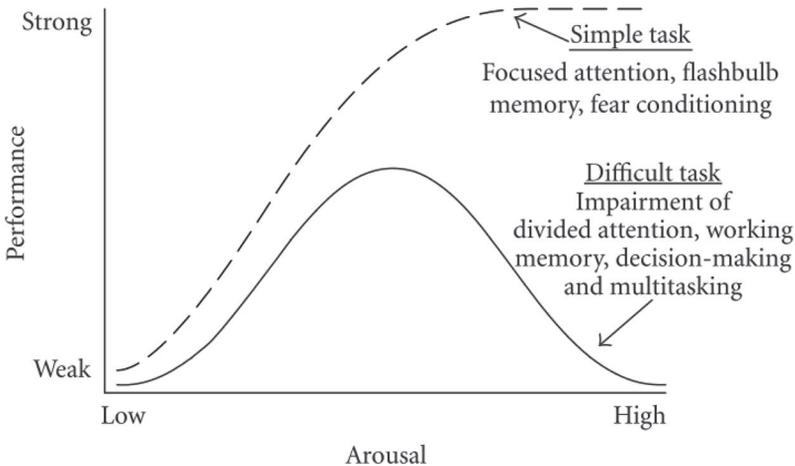


Abbildung 2: Yerkes-Dodson-Gesetz.¹¹

Werden wir zu wenig angeregt, sind wir unterausgelastet, werden wir zu viel angeregt, sind wir überlastet. In beiden Fällen sinkt unsere Leistungsfähigkeit. Dazwischen liegt unser persönliches Optimum. Es variiert je nach aktueller Verfassung und es variiert zwischen den Personen.

Die Konsequenzen, die sich aus den durch das Yerkes-Dodson-Gesetz beschriebenen menschlichen Eigenschaften für die Automatisierung ergeben, hat Bainbridge bereits 1983 in dem Artikel »Ironies of Automation« illustriert (Bainbridge 1983). Einige der Thesen seien hier sinngemäß übersetzt und zusammengefasst:

Je mehr Automation in einem System vorhanden ist, umso wichtiger wird die Rolle des Menschen: Standardtätigkeiten, die der Mensch auch leicht selbst lösen könnte, werden automatisiert, seltene Situationen, die die Automatisierung überfordern, muss der Mensch weiterhin selbst lösen.

Weil der Mensch die zur Benutzung des Systems erforderlichen Fertigkeiten dank Automation nicht mehr oft anwendet, verlernt er sie und hat sie sowie das notwendige Wissen in Notsituationen nicht parat. Je besser ein automatisches System funktioniert,

10 »Arousal ist ein Begriff aus der Psychologie und der Physiologie. Er bezeichnet den allgemeinen Grad der Aktivierung des zentralen Nervensystems beim Menschen und bei Wirbeltieren. Charakteristische Merkmale sind u.a. Aufmerksamkeit, Wachheit und Reaktionsbereitschaft.« Wikipedia, abgerufen am 2.12.2017.

11 Nach Yerkes-Dodson Law, wikipedia, abgerufen am 2.12.2017.

*desto besser müssen die Bediener*innen für Übernahmesituationen ausgebildet und trainiert sein.*

*Der Mensch ist als Überwacher*in ungeeignet (monotone, sehr beanspruchende Tätigkeit). In der plötzlich eintretenden Übernahmesituation fehlt ihm die Kenntnis über den aktuellen Zustand des Systems.*

Die Überwachung, ob das System korrekt arbeitet, ist letztlich eine unmögliche Aufgabe: Der Computer übernimmt Entscheidungen, die der Mensch aufgrund der Datenmengen nicht treffen kann, aber der Mensch soll überwachen, ob der Computer richtig entscheidet (alle Thesen nach Bainbridge 1983, s.o.)

Psycholog*innen in der Automobil-Branche wissen um die Problematik. Daher gibt es seit Einführung von Assistenz- und Automatisierungssystemen zumindest in Deutschland eine aufwändige ergonomische Begleitforschung. Nach dem Stand der Technik wird jede (!) neue Systemausprägung von Assistenz- und Automatisierungssystemen von Expert*innen darauf geprüft, ob die Systeme auch von untrainierten Nutzer*innen gefahrlos erlernt und bedient werden können.

Auch in der juristischen Aufarbeitung von Unfällen mit assistierten und automatisierten Fahrzeugen muss die Untersuchung in Zukunft eine zentrale Rolle spielen, ob das Assistenz- oder Automatisierungssystem nutzergerecht entworfen wurde. Dabei werden auch die Kommunikationsstrategie des einführenden Unternehmens und das Presseecho des Systems und die Reaktion des Unternehmens darauf eine wichtige Rolle spielen. Untrainierten menschlichen Überwacher*innen darf wohl nur dann fehlerhaftes Verhalten zugeschrieben werden, wenn die Mensch-Maschine-Interaktion so gestaltet wird, dass der Mensch nicht dauerhaft über- oder unterfordert wird und damit unverschuldet in einen Zustand versetzt wird, in dem seine Leistungsfähigkeit signifikant abnimmt.

Beispiele für hoch- und vollautomatisiertes Fahren

Abschließend seien drei Beispiele genannt, die nach Ankündigung der Unternehmen oder nach Einschätzung des Autors in Kürze marktreif sein werden.

Audi AI Staupilot

Das Unternehmen Audi hat kürzlich sein neues Modell A8 vorgestellt, das auch ein hochautomatisiertes Fahrzeugführungssystem im Stau anbieten soll.¹² Da das System aktuell für Kunden noch nicht verfügbar ist, sei hier die Unternehmenskommunikation von Audi vom 11.7.2017 zitiert:¹³ »Als erstes Serienautomobil weltweit ist der neue A8 speziell für hochautomatisiertes Fahren nach Level 3 entwickelt. So übernimmt

12 Der guten Ordnung halber sei hinzugefügt, dass der Autor vielfältige Beziehungen zum Unternehmen Audi und auch zum Entwicklerteam des genannten Systems unterhält. Kenntnisse, die ich unter bestehenden Non-Disclosure-Agreements zwischen Audi und meinem Arbeitgeber erhalten habe, werden hier nicht verwendet.

13 Zitiert nach <https://www.audi-mediacyber.com/de/pressemitteilungen/der-neue-audi-a8-zukunft-der-luxusklasse-9124> abgerufen am 2.12.2017.

der Audi AI Staupilot auf Autobahnen und Bundesstraßen mit baulicher Trennung im zähfließenden Verkehr bis 60 km/h die Fahraufgabe.«

Nach Einschätzung von Audi ist dieses System ein hochautomatisiertes System (verwiesen wird auch auf das sehr ähnliche SAE Level 3).

Zur maschinellen Umfeldwahrnehmung nutzt Audi Radarsensoren, eine Frontkamera, Ultraschallsensoren und einen Laserscanner.

Zu Fragen der maschinellen Verhaltensentscheidung, speziell zu den Annahmen, die über die Absichten anderer Akteure getroffen werden, sind mir keine Publikationen von Audi bekannt. Audi könnte mit der Veröffentlichung dieser Annahmen einen wichtigen Beitrag zur öffentlichen Debatte leisten.

Gleiches gilt für die Absicherungsstrategie: Aus Sicht der Forschung und auch aus Sicht der öffentlichen Diskussion wäre das Unternehmen gut beraten, parallel zur Einführung des Audi AI Staupiloten eine öffentliche Debatte zu führen, welche positiven Beiträge hochautomatisierte Systeme für die Gesellschaft haben werden und welche Risiken durch diese Systeme eingeführt werden. Nach meiner Einschätzung ist zumindest in Deutschland die Öffentlichkeit interessiert an der ausgewogenen Diskussion der Chancen und Risiken automatisierter Fahrzeuge. Nach einem ersten Unfall mit Beteiligung des hochautomatisierten Systems mag diese Situation anders aussehen.

In diesem Sinne erinnere ich gerne an die Thesen von Homann zur »*Organisation der gesellschaftlichen Akzeptanz*« ... *Gesellschaftliche Akzeptanz gründet vor allem auf einer guten, überzeugenden Argumentation ... Da aber nicht alle Menschen diese detaillierte Argumentation nachvollziehen wollen ... muss sich eine um dieses Problem gruppierte Kerntruppe zusammenfinden ... Dazu müssen gehören bzw. frühzeitig eingebunden werden:*

- *Hersteller*
- *Versicherungswirtschaft (als Agenten der Gesellschaft)*
- *Automobilverbände*
- *Staat*
- *TÜV's*
- *Verbraucherschutzorganisationen*

Wenn dann eine rückhaltlose offene Information und eine transparente Politik betrieben werden, dürfte die gesellschaftliche Akzeptanz von FAS¹⁴ neuer Generation kein Problem sein. Aber ohne seriöse, nachprüfbare Aufklärung der Bürger werden diese Widerstand leisten, vielfach schon aus dem einfachen Grund, dass die Unternehmen damit Geld verdienen wollen, was man nun wirklich nicht bestreiten kann. Mit unaufgeklärten Bürgern ist kein Staat zu machen, jedenfalls kein moderner.« (Homann 2002, 2005)

Die Akzeptanz und der Markterfolg dieser Produkte werden davon abhängen, ob die Nutzenerwartung der Kund*innen erfüllt wird und die Risikobereitschaft der Kund*innen und der betroffenen Verkehrsteilnehmer*innen nicht überschätzt

14 [FAS: Fahrerassistenzsysteme; MM].

wird. Nach meiner persönlichen Einschätzung passt die derzeit erreichbare technische Leistungsfähigkeit von automatisierten Fahrfunktionen nicht zur öffentlichen Erwartungshaltung. Eine breite, ausgewogene öffentliche Debatte der Chancen und der Risiken von automatisierten Fahrfunktionen sollte der Markteinführung vorausgehen.

Ein Anfang dieser Diskussion ist durch kleinere Projekte¹⁵, durch die Arbeit der Ethikkommission »Automatisiertes und vernetztes Fahren«¹⁶ und durch den runden Tisch »Automatisiertes und vernetztes Fahren«¹⁷ gemacht. Ein Blick in die Medien zeigt aber, dass der Stand der Technik nach der veröffentlichten Meinung weiterhin signifikant vom aktuell erreichbaren abweicht. Alle Beteiligten – Fahrzeughersteller, Systemhersteller, Behörden, Interessenverbände, Medienvertreter*innen und Forscher*innen – sind daher aufgerufen, sich um eine ausgewogene Diskussion der Chancen und Risiken von automatisierten Fahrzeugen zu bemühen.

aFAS – automatisch fahrerlos fahrendes Absicherungsfahrzeug für Arbeitsstellen auf Bundesautobahnen

Ein Konsortium aus Industrieunternehmen, der BASt und Hochschulen entwickelt ein automatisch fahrerlos fahrendes Absicherungsfahrzeug für Arbeitsstellen auf Bundesautobahnen.¹⁸ Jede Autofahrer*in auf deutschen Autobahnen kennt die Situation: Blinkende, fahrbare Absperr-Warntafeln auf dem rechten Seitenstreifen oder auch am linken Fahrbahnrand werden von einem Zugfahrzeug langsam bewegt. Sie machen auf eine Arbeitsstelle kürzerer Dauer – landläufig Wanderbaustelle – aufmerksam. Nicht so bekannt ist die zweite Funktion des Absicherungsfahrzeugs: Es dient auch als Barriere, die die besonders verletzlichen Mitarbeiter*innen des Straßenbetriebsdienstes durch ihre Masse vor unaufmerksamen, ggf. ungebremst auf-fahrenden Fahrzeugen schützt.

Dieser Anwendungsfall ist aus vielen Gründen geeignet. Zunächst soll das automatische Absicherungsfahrzeug helfen, einen offensichtlichen Missstand zumindest aus Sicht des Arbeitsteams zu lindern und zukünftig im unbemannten Betrieb keine Fahrer*in im Absicherungsfahrzeug mehr zu gefährden. Das automatische Absicherungsfahrzeug wird durch die blinkende, fahrbare Absperr-Warntafel besonders markiert und ist so weithin sichtbar. Die Automatisierungsaufgabe lässt sich stark strukturieren und vereinfachen. So wird das Absicherungsfahrzeug zunächst nur unbemannt, automatisiert auf einem hinreichend breiten Seitenstreifen betrieben. Die Fahrer*in im vorausfahrenden Arbeitsfahrzeug wird geschult: Sie kann in besonderen

15 Z.B. Autonomes Fahren im Straßenverkehr der Zukunft: Projekt Villa Ladenburg. (Maurer et al. 2015) gefördert von der Daimler und Benz Stiftung.

16 Ethik-Kommission Automatisiertes und Vernetztes Fahren, eingesetzt durch den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bericht Juni 2017.

17 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/automatisiertes-und-vernetztes-fahren.html>.

18 <https://www.afas-online.de/>.

Situationen eingreifen und die Arbeit abbrechen, etwa, wenn starker Regen einsetzt oder wenn aufgrund eines Unfalls Personen auf der Fahrbahn laufen.

Im unbemannten Einsatz ist ein automatisches Absicherungsfahrzeug ein vollautomatisiertes Fahrzeug. Das Fahrzeug ist mit Video- und Radarsystemen ausgestattet, die teilweise besonderen Sicherheitsqualifikationen entsprechen. Eine komplexe Verhaltensentscheidung wie oben geschildert ist nicht notwendig: Das Fahrzeug bewegt sich nur mit doppelter Schrittgeschwindigkeit und bleibt im Notfall stehen. Die Absicherung soll im realen Fahrversuch erfolgen. Die Erforschung und Entwicklung wird durch zahlreiche Veröffentlichungen zum Sicherheitskonzept und Presseberichte transparent gemacht, die auch die Risiken klar benennen (Ohl et al. 2012, Stolte et al. 2015a, Stolte et al. 2015b, Bagschik et al 2016, Bagschik et al. 2017, Asendorpf 2017).

Waymo: On the Road to Fully Self-Driving

Die Google-Tochter Waymo hat kürzlich angekündigt, dass die Feldversuche in Phoenix, Arizona inzwischen einen Reifegrad ergeben haben, so dass man in Zukunft auf Sicherheitsfahrer*innen verzichten kann und wird.¹⁹ Waymo wird zunächst einen Fahrservice – wahrscheinlich für einen eingeschränkten Personenkreis – in einem Teil des Stadtgebietes von Phoenix, Arizona anbieten. Der Dienst wird von Waymo selbst als vollautomatisiert eingeschätzt. Die Fahrzeuge sind mit einer Vielzahl von Radarsystemen, Kamerasystemen und Laserscannern ausgestattet. Gemäß der Definition von vollautomatisiert gibt es keine Überwachungsaufgabe für den Menschen mehr.

Zum Sicherheitskonzept hat Waymo einen Sicherheitsbericht veröffentlicht²⁰, in dem das Systemkonzept und das Sicherheitskonzept bei Waymo beschrieben werden. Im Sinne von Homann 2005 (s.o.) wird damit ein Beitrag zur Transparenz und zur öffentlichen Diskussion geliefert. Die detaillierte Analyse zeigt aber, dass im Bericht wichtige Fragen offenbleiben, sicher auch, weil sie sensibles Wissen von Waymo auch für Wettbewerber offenlegen würden. Hier zeigt sich ein Interessenkonflikt von berechtigtem Informationsinteresse der Öffentlichkeit und ebenfalls berechtigtem Schutz des eigenen Wissens der Entwickler*innen.

Zusammenfassung und Ausblick

Hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge befinden sich kurz vor der Markteinführung. In diesem Papier wurden ausgewählte technische Herausforderungen bei der Systementwicklung und bei der Systemabsicherung skizziert. Auch Fragen der Mensch-Maschine-Interaktion, die vor allem bei assistiertem, teil- und hochautomatisiertem Fahren eine wichtige Rolle spielen, wurden kurz erwähnt.

19 (Gemäß Krafcik auf dem sogenannten Webgipfel im November 2017 in Lissabon gemäß <https://www.wired.com/story/waymo-google-arizona-phoenix-driverless-self-driving-cars/>, abgerufen am 2.12.2017).

20 (<https://waymo.com/safetyreport/>, abgerufen am 2.12.2017).

Laut Presseankündigungen und Pressedemonstrationen von Audi und Waymo befinden sich hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge kurz vor der Marktreife in sehr eng eingegrenzten Einsatzszenarien. Dies entspricht eigenen Forschungserkenntnissen im Rahmen des Projektes aFAS.

Komplexe technische Systeme für sicherheitskritische Anwendungen im Massenmarkt werden auch bei sorgfältigster Entwicklung Fehler machen (Wahrnehmung, Verhaltensentscheidung, eingeschränkte Absicherung, ...), auch mit fatalen Folgen.

Wie sollten die Unternehmen und die Gesellschaft bei Markteinführung der Systeme mit dem Risiko umgehen? Veröffentlichungen der Unternehmen ihre Sicherheitsstrategien und machen damit Risiken und Abwehrmaßnahmen transparent, wäre dies für die öffentliche Diskussion und die Akzeptanz förderlich und hilfreich. Allerdings würde dann auch zentrales Wissen für Wettbewerber verfügbar. Auch klagende Parteien könnten ihre Strategien auf die veröffentlichten Schwachpunkte ausrichten, auch wenn diese nach dem Stand der Wissenschaft und Technik nicht zu vermeiden sind. Daher ist diese Forderung wohl nicht realistisch. Alternativ dazu könnte das komplette Sicherheitskonzept von einer beauftragten Instanz (staatlich oder privatwirtschaftlich) einem rigorosen Review unterzogen und freigegeben werden.

Diese einführende Diskussion macht deutlich, dass automatisierte Fahrzeuge nach dem Stand der Wissenschaft und Technik nicht perfekt sein können. Welche Fehler und welche Schäden gesellschaftlich akzeptabel sind, sollte vor der Markteinführung automatisierter Fahrfunktionen in einer breiten, ausgewogenen öffentlichen Debatte der Chancen und Risiken geklärt werden.

Danksagung

Die hier zusammengefassten Gedanken gehen teilweise auf Forschungen in Projekten zurück, die von dritter Seite gefördert wurden. Gerne nenne ich daher als Förderer in alphabetischer Reihenfolge die Audi AG mit bilateralen Projekten, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie mit dem Projekt aFAS, die Daimler und Benz Stiftung mit den Projekten »Autonomes Fahren im Straßenverkehr der Zukunft: Projekt Villa Ladenburg« und »Value Based Decision Making« und die Volkswagen AG mit bilateralen Projekten.

Ein herzlicher Dank geht auch an alle, mit denen ich dieses Manuskript diskutiert habe, an Tom Gasser (BAST), Karl Homann (LMU München), Hans-Joseph Scholten (OLG Düsseldorf), Thomas Winkle (TU München), Hermann Winner (TU Darmstadt) und an Experten aus der Industrie, die namentlich nicht genannt werden wollen.

Literaturangaben

- Asendorpf (2017) Stur in der Spur, In: Die ZEIT, 12.1.2017.
- Bagschik et al. (2016) Bagschik, Reschka, Stolte, Maurer, Identification of potential hazardous events for an Unmanned Protective Vehicle, IEEE Intelligent Vehicles Symposium (IV), 2016.
- Bagschik et al. (2017) Bagschik, Stolte, Maurer, Safety Analysis Based on Systems Theory Applied to an Unmanned Protective Vehicle, Procedia Engineering, Band 179, Seiten 61-71, Elsevier.
- Bainbridge (1983) Ironies of Automation, Automatica, Elsevier.
- BAST (2012) Gasser, Arzt, Ayoubi, Bartels, Bürkle, Eier, Flemisch, Häcker, Hesse, Huber, Lotz, Maurer, Ruth-Schumacher, Schwarz, Vogt, Rechtsfolgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung – Gemeinsamer Schlussbericht der Projektgruppe. In: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach, 2012.
- Bourne u. Ekstrand (2001) Einführung in die Psychologie, 2001.
- Homann (2002) Wirtschaft und gesellschaftliche Akzeptanz: Fahrerassistenzsysteme auf dem Prüfstand, Vortrag auf dem Workshop FAS2002, Oktober 2002.
- Homann (2005) Wirtschaft und gesellschaftliche Akzeptanz: Fahrerassistenzsysteme auf dem Prüfstand. In: Maurer, Stiller, Fahrerassistenzsysteme mit maschineller Wahrnehmung, Springer.
- Matthaei und Maurer (2015) Autonomous Driving – a top-down-approach, at-Automatisierungstechnik, Band 63, Ausgabe 3.
- Maurer (2009) Entwurf und Test von Fahrerassistenzsystemen. In: Winner, Hakuli, Wolf, Handbuch Fahrerassistenzsysteme, Vieweg und Teubner.
- Maurer und Lichte (2013) Elektronische Fahrzeugsysteme 2013, Jahresbericht: Akademisches Jahr 2012/13, Institut für Regelungstechnik, TU Braunschweig.
- Maurer et al. (2015) Maurer, Gerdes, Lenz, Winner, Autonomes Fahren – Technische, rechtliche und gesellschaftliche Aspekte, Springer.
- Nolte (2017) Oberseminar des Institutes für Regelungstechnik der TU Braunschweig, November 2017.
- Ohl et al. (2012) Ohl, Maurer, Häusler, Holldorb, Autonomes Fahren im Straßenbetriebsdienst auf Autobahnen. In: AAET2012 – Automatisierungssysteme, Assistenzsysteme und eingebettete Systeme für Transportmittel. Braunschweig.
- Schuldt (2016) Ein Beitrag für den methodischen Test von automatisierten Fahrfunktionen mit Hilfe von virtuellen Umgebungen. Dissertation. TU Braunschweig.
- Stolte et al. (2015a) Stolte, Reschka, Bagschik, Maurer, Towards Automated Driving: Unmanned Protective Vehicle for Highway Hard Shoulder Road Works, IEEE Intelligent Transportation Systems Conference (ITSC).

Stolte et al. (2015b) Stolte, Bagschik, Reschka, Maurer, Automatisch fahrerlos fahrendes Absicherungsfahrzeug für Arbeitsstellen auf Autobahnen, AAET – Automatisierungssysteme, Assistenzsysteme und eingebettete Systeme für Transportmittel.

Wendler (2017) Persönliche Kommunikation.

Winner (2015) Radarsensorik In: Winner, Hakuli, Lotz, Handbuch Fahrerassistenzsysteme, Springer Vieweg, 3. Auflage.

Winner und Schopper (2015) Adaptive Cruise Control In: Winner, Hakuli, Lotz, Handbuch Fahrerassistenzsysteme, Springer Vieweg, 3. Auflage.

Winner und Wolf (2009) Quo Vadis, FAS? In: Winner, Hakuli, Wolf, Handbuch Fahrerassistenzsysteme, Vieweg und Teubner, 1. Auflage.

Winner und Weitzel (2012) Quo Vadis, FAS? In: Winner, Hakuli, Wolf, Handbuch Fahrerassistenzsysteme, Vieweg und Teubner, 2. Auflage.

Dr. Christian Meyer-Seitz
Ministerialrat, Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz,
Berlin

1. Das 8. Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 16. Juni 2017 – ein rechtlicher Rahmen für das automatisierte Fahren

Der Einsatz automatisierter Fahrzeuge braucht Rechtssicherheit. Es muss sichergestellt sein, dass Fahrzeuge mit automatisierten und vernetzten Fahrssystemen am Straßenverkehr teilnehmen können. Die ordnungsgemäße Nutzung automatisierter Fahrzeuge darf für sich gesehen gegenüber dem Fahrer auch nicht den Vorwurf einer Sorgfaltspflichtverletzung begründen.

Mit dieser Zielsetzung hat das Bundeskabinett den vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) vorgelegten Gesetzentwurf zur Änderung des StVG am 25. Januar 2017 beschlossen (BT-Drs. 18/11300). Der Gesetzentwurf schuf eine Rechtsgrundlage für den Einsatz hoch- und vollautomatisierter Fahrssysteme im Rahmen des von den Herstellern vorgegebenen bestimmungsgemäßen Gebrauchs, sofern die Zulassung dieser Systeme auf internationalen Vorschriften beruhte. Der Entwurf sah vor, dass diese Systeme nur bestimmungsgemäß eingesetzt werden dürfen, wenn sie in der Lage sind, die Straßenverkehrsregeln einzuhalten. Der Fahrer wurde zur unverzüglichen Übernahme der Fahrzeugsteuerung verpflichtet, wenn das System ihn dazu auffordert oder er aufgrund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass die Voraussetzungen für den Einsatz des Systems nicht mehr vorliegen. Darüber hinaus enthielt der Entwurf eine Erhöhung der Haftungshöchstgrenze für Fahrzeuge mit hoch- und vollautomatisiertem Fahrssystem und die datenschutzrechtlichen Regelungen über den Fahrmodusspeicher.

Dem Regierungsentwurf ging ein längerer Diskussions- und Klärungsprozess innerhalb der Bundesregierung voraus. Der Maßstab, der bei Aktivierung dieser Systeme an die Aufmerksamkeit des Fahrers anzulegen ist, wurde innerhalb der Bundesregierung sorgsam erwogen, damit es nicht zu vermeidbaren Gefährdungen im Straßenverkehr kommt. Der Fahrer sollte deswegen stets in der Lage sein, nach Aufforderung durch das System oder aufgrund eigener Gefahrenwahrnehmung das Steuer unverzüglich wieder zu übernehmen. Denn jedenfalls die erste Generation der hochautomatisierten Fahrssysteme erfordert noch den stets übernahmebereiten Fahrer, weil sie nur bei minderkomplexen Verkehrssituationen auf der Autobahn einsetzbar ist und beispielsweise Baustellen nicht durchfahren kann.

Der Bundesrat begrüßte in seiner Stellungnahme vom 10. März 2017 (BR-Drs. 69/17) die Initiative des Bundes, die Rechtsgrundlagen für das hoch- und vollautomatisierte Fahren zu schaffen. Um die Akzeptanz der Fahrzeugführer zu schaffen, seien eindeutige Regelungen insbesondere zu den Fragen der Verantwortlichkeit und der Haftung unentbehrlich. Auch für die Automobilindustrie seien klare Festlegungen erforderlich, um den Rahmen des Zulässigen eindeutig zu bestimmen. Nur so sei es den Unternehmen möglich, die ausreichende Planungssicherheit für die weiteren technischen Entwicklungen zu gewinnen. Schließlich seien die Fragen der Kontrolle und der Haftung auch für die Polizei, die Verkehrsbehörden sowie letztlich auch für die Versicherungswirtschaft von erheblicher Bedeutung. Insoweit könne nur mit einem Gesetz die ausreichende Grundlage für diesen offenkundigen Regelungsbedarf geschaffen werden.

Der Bundesrat sah aber den vorgelegten Gesetzentwurf nicht als eine ausreichende Grundlage für die rechtlich sichere wie auch wirtschaftliche Nutzung der Technologie. Denn der Gesetzentwurf lasse die notwendigen klaren Regelungen vermissen. Der Bundesrat sah auch kritisch, dass die noch bestehenden Risiken in hohem Maß auf den Fahrzeugführer abgewälzt würden. Er hielt deswegen eine grundlegende Überarbeitung des Gesetzentwurfs für erforderlich.

Der Gesetzentwurf wurde sodann im Deutschen Bundestag durch die Änderungsanträge der Koalitionsfraktionen in datenschutzrechtlicher und straßenverkehrsrechtlicher Hinsicht erheblich verändert¹. Der Sorgfaltsmaßstab beim automatisierten Fahren wurde reduziert, indem dem Fahrer ausdrücklich erlaubt wird, sich bei der automatisierten Fahrt vom Verkehrsgeschehen abzuwenden, sofern er derart wahrnehmungsbereit bleibt, dass er die Steuerung nach Aufforderung durch das System oder aufgrund offensichtlicher Umstände wieder übernehmen kann. Die Verkehrspolitik der damaligen Regierungsfaktionen entsprachen damit den Forderungen des Bundesrates sowie dem aus Sicht des Verbraucherschutzes vorgetragenen Anliegen nach einer Konkretisierung der Fahrerpflichten bei der automatisierten Fahrt.

Dieser Rechtsrahmen sollte nunmehr auch auf Fahrfunktionen mit einer Einzeltypgenehmigung eines Mitgliedstaates gemäß Artikel 20 der EU-Richtlinie 2007/46/EG vom 5. September 2007 anwendbar sein. Damit wurde die Möglichkeit geschaffen, den für die Fahrzeugführung bei hoch- und vollautomatisierter Fahrt geschaffenen Rechtsrahmen bereits anzuwenden, bevor die UN-ECE verbindliche internationale Anforderungen an hochautomatisierte Fahrsysteme beschlossen hat. Das Gesetz stellt jetzt aber auch eigene Bedingungen für den Einsatz hoch- und vollautomatisierter Fahrsysteme im Rahmen des bestimmungsgemäßen Gebrauchs auf, der durch die Bedienungsanleitungen der Hersteller näher definiert wird. Diese Bedingungen werden von den aktuell verfügbaren Fahrassistenzsystemen noch nicht erfüllt.

1 Vgl. die Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, BT-Drs. 18/11776.

Presseberichten zufolge² hat Audi im Modell A 8 einen Staupiloten entwickelt, der hochautomatisiert nach Level 3 fahren kann. Der Staupilot könne aber – so der Bericht – in Deutschland noch nicht angeboten werden, da das europäische Zulassungsrecht hinterherhinke. Auf die Möglichkeit einer nationalen Einzeltypgenehmigung geht der Bericht nicht ein. Der Einsatz des Staupiloten dürfte aber aus weiteren Gründen problematisch sein.

Das Gesetz bestimmt nämlich in § 1a Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 StVG, dass das Fahrzeug in der Lage sein muss, bei Aktivierung des Fahrsystems die Straßenverkehrsregeln einzuhalten. Außerdem werden die Hersteller verpflichtet, die Systeme so zu konstruieren, dass sie bestimmungswidrigen Gebrauch erkennen und unterbinden. Auf Verwendungen, die der Systembeschreibung zuwiderlaufen, muss das System den Fahrer gemäß § 1a Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 StVG sogar hinweisen. Der Fahrer muss also ermahnt werden, wenn er während der Fahrt schlafen oder den Fahrersitz verlassen will oder wenn er das nur auf der Autobahn einsetzbare System auf der Landstraße verwenden will. Ob der Staupilot über diese Eigenschaften verfügt, bleibt offen. Ein neuralgischer und gerade beim Staupiloten zentraler Punkt ist das automatisierte Erkennen eines Martinshorns und die richtige Reaktion darauf – also das Bilden einer Rettungsgasse. Zumindest muss das System, um als hochautomatisiert im Sinne des § 1a Absatz 2 StVG zu gelten, so rechtzeitig an den Fahrer übergeben, dass dieser auf das Martinshorn richtig reagieren kann.

Das Gesetz wurde im Deutschen Bundestag in datenschutzrechtlicher Hinsicht dahingehend präzisiert, dass die Positions- und Zeitangaben beim Wechsel der Fahrzeugsteuerung von Mensch auf Maschine und umgekehrt und bei jeder Übernahmeaufforderung im Fahrmodusspeicher aufgezeichnet werden. Außerdem wurde die generelle Frist zur Löschung der aufgezeichneten Daten von 3 Jahren auf 6 Monate verkürzt, nur bei einem Unfall bleibt es bei 3 Jahren

Das 8. Gesetz zur Änderung des StVG, das den Rechtsrahmen für das hoch- und vollautomatisierte Fahren schafft, wurde mit diesen Änderungen am 30. März 2017 vom Deutschen Bundestag gegen die Stimmen der Oppositionsfractionen beschlossen. Der Bundesrat beschloss am 12. Mai 2017, keine Einwendungen gegen das vom Deutschen Bundestag beschlossene Gesetz zu erheben. Das Achte Gesetz zur Änderung des StVG wurde am 20. Juni 2017 in BGBl I S. 1648 verkündet und ist gemäß Artikel 2 des Gesetzes am 21. Juni 2017 in Kraft getreten.

2. Insbesondere: Die Verhaltenspflichten des Fahrers bei hoch- und vollautomatisierter Fahrzeugsteuerung (§ 1b StVG)

- a) Der Fahrer darf sich nach der Gesetz gewordenen Fassung des § 1b StVG zwar vom Verkehrsgeschehen abwenden (§ 1b Absatz 1, 1. Halbsatz StVG), er muss aber »derart« wahrnehmungsbereit bleiben, dass er seine Übernahmepflicht jederzeit erfüllen kann (§ 1b Absatz 1, 2. Halbsatz StVG).

2 ADAC-Motorwelt 11/2017, Seite 40.

Diese Vorschrift spiegelt das normative Dilemma, in dem sich der Gesetzgeber bei der Definition der Fahrerpflichten befunden hat. Einerseits wird der Fahrer von der Beobachtung des Verkehrsgeschehens freigestellt, andererseits muss er aber auf erkennbare technische Störungen oder sonstige »offensichtliche Umstände« reagieren und notfalls die Fahrzeugführung wieder übernehmen können. Um aber technische Störungen erkennen zu können, muss er jedenfalls das Fahrverhalten des Fahrzeugs ständig beobachten, da er nicht davon ausgehen kann, dass jede technische Störung vom System angezeigt wird. Insbesondere bleibt fraglich, inwieweit er auf unangepasste Geschwindigkeit reagieren muss. Eine überhöhte Geschwindigkeit bei ungünstigen Witterungsverhältnissen kann hierbei anders zu beurteilen sein als eine Geschwindigkeitsüberschreitung, die auf dem Nichterkennen eines Verkehrsschildes beruht.

Klar ist, dass Nebentätigkeiten beim hochautomatisierten Fahren grundsätzlich erlaubt sind, sofern sie nicht die Wahrnehmung des Verkehrsgeschehens völlig ausschließen wie Schlafen oder auch das Verlassen des Fahrersitzes, die nach der Vorstellung des Gesetzgebers vom System bemerkt und unterbunden werden sollen (vgl. § 1a Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 StVG). Andere Tätigkeiten müssen dagegen je nach »Multitaskingfähigkeit« des Fahrers als grundsätzlich erlaubt gelten, sofern er gleichzeitig wahrnehmungsbereit sein kann. Der Gesetzgeber hat zwar von einer Positivliste erlaubter Tätigkeiten wie Telefonieren, Mailen oder Filmkonsum verzichtet; gleichwohl führt das Gesetz zu einer deutlichen Ausweitung der während der Fahrt erlaubten Tätigkeiten, da beim konventionellen Fahren schon der bloße kurze Griff zum Handy wegen der hohen Ablenkungsgefahr verboten ist.

Fraglich ist, ob vom Fahrer eine Beobachtungspflicht in kurzen Intervallen verlangt werden kann. Er wäre dann zumindest punktuell wieder verantwortlicher Fahrer. Dies könnte seine Verantwortlichkeit für eine anhaltend verkehrgefährdende Fahrt des automatisierten Systems begründen, die von ihm nicht bemerkt wird, wenn er erlaubte Nebentätigkeiten ausübt.

In der Frage der Abwendungsbefugnis kristallisiert sich letztlich das Dilemma des gesamten Regelungsunterfangens: einerseits müssen die technischen Standards des hoch- und vollautomatisierten Fahrens noch (in internationalen Regelungen) ausverhandelt und festgelegt werden, andererseits soll Herstellern und ihren Kunden schon jetzt ein (möglichst) rechtssicherer Regelungsrahmen zur Verfügung gestellt werden.

- b) Nach § 1b Absatz 2 StVG muss der Fahrer die Steuerung unverzüglich wieder übernehmen, wenn er vom System dazu aufgefordert wird oder wenn er ein Systemversagen erkennt oder wenn er es aufgrund offensichtlicher Umstände erkennen muss.

Der Fahrer muss also auf eine Übernahmeaufforderung des Systems und offensichtliche Anzeichen einer Systemstörung sofort reagieren. Die Übernahmeaufforderung des Systems muss der Anforderung gemäß § 1a Absatz 2 Satz 1 Nummer 5 StVG genügen. Danach muss die Aufforderung »mit ausreichender

Zeitreserve« für den Fahrer optisch, akustisch, taktil oder sonst wahrnehmbar angezeigt werden. Wie lang eine ausreichende Zeitreserve ist, ist eine Frage des Zulassungsrechts. Ist das System nicht in der Lage, eine ausreichende Zeitreserve zu garantieren, besitzt das Fahrzeug keine hoch- oder voll automatisierte Fahrfunktion mit der Folge, dass § 1b StVG gar nicht anwendbar ist. Für den Fahrer gelten dann auch beim automatisierten Betrieb die konventionellen Fahrerpflichten.

Wenn das System nicht zur Übernahme auffordert, darf der Fahrer während der hoch- oder vollautomatisierten Fahrt grundsätzlich darauf vertrauen, dass das Fahrzeug bei bestimmungsgemäßen Gebrauch die Verkehrsregeln einhält. Diese Fähigkeit wird von Gesetzes wegen als Bestandteil einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion vorausgesetzt, § 1a Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 StVG. Deshalb gestattet ihm das Gesetz in § 1b Absatz 1 StVG das Abwenden vom Verkehrsgeschehen während der hoch- oder vollautomatisierten Fahrt. Daher können ihn nur offensichtliche Umstände verpflichten, wieder in das Verkehrsgeschehen zurückzukehren. Offensichtlich sind demnach solche Umstände, die bei objektivem Maßstab trotz Abwenden vom Verkehrsgeschehen ohne weiteres als Systemversagen erkannt werden können. Zwei Versagensszenarien sind zu unterscheiden: einerseits ist denkbar, dass das Fahrsystem in einer eigentlich beherrschbaren, eventuell sogar unauffälligen Fahrsituation unvorhersehbare Fehler macht; zum Beispiel zu schnell fährt, anlasslos beschleunigt, bremst oder sich anderweitig verkehrswidrig verhält. Diese Systemfehler muss der Fahrer jedenfalls dann erkennen, wenn sie zu gravierenden Verkehrsverstößen führen oder wenn der Fahrer durch Hupesignale anderer Fahrzeuge auf die Fehler aufmerksam gemacht wird.

Das andere Versagensszenario ist dadurch gekennzeichnet, dass das System seine Grenzen nicht erkennt. Hier setzen die Offensichtlichkeit der Umstände und damit die Übernahmepflicht früher ein, denn der Fahrer muss außergewöhnliche Wetterphänomene, bei denen das System nicht zuverlässig arbeitet, wie Starkregen, Schnee, Blendung durch tiefstehende Sonne auch bei einer Abwendung vom Verkehrsgeschehen erkennen und die Steuerung vorsorglich wieder übernehmen. Eine andere Frage ist, inwieweit er im Haftungsfall Regress beim Hersteller nehmen kann, denn dieses Versagensszenario offenbart stets einen Systemmangel, da hochautomatisierte Fahrfunktionen den Fahrer gemäß § 1a Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 StVG stets auf eine der Systembeschreibung zuwiderlaufende Verwendung hinweisen müssen.

3. Die Auswirkungen der Gesetzesnovelle auf die Haftung des Fahrers

- a) Der Fahrer bleibt Fahrzeugführer im Sinne des § 18 StVG während der hoch- oder vollautomatisierten Fahrt.³ Diese Rechtsfrage hat das Gesetz in § 1a Absatz 4

3 Der gelegentlich vertretene Ansatz, (auch) den Hersteller als Fahrer zu betrachten, dürfte sich damit erledigt haben. Vgl. die Nachweise bei von Bodungen/Hoffmann, NZV, 2016, 503, 503.

StVG klar und ausdrücklich beantwortet. Damit ist § 18 StVG auch auf Unfälle im hoch- oder vollautomatisierten Fahrbetrieb grundsätzlich anwendbar. Der Fahrer haftet also für sein Verschulden während der hoch- oder vollautomatisierten Fahrt. Der Hersteller wird schon deswegen nicht zum Fahrzeugführer, weil das hoch- oder vollautomatisierte Fahrsystem im Sinne der §§ 1a, b StVG stets übersteuerbar sein muss. Dieses Kriterium ist nämlich gemäß § 1a Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 StVG für diese Fahrsysteme gesetzlich vorgeschrieben.

- b) Der Schuldvorwurf gegen den Fahrer nach Unfällen bei hoch- oder vollautomatisierter Fahrt gemäß § 18 Absatz 1 Satz 1 StVG setzt einen Übernahmefehler gemäß § 1b Absatz 2 StVG voraus. Der Fahrer haftet also für seine Fehlreaktion auf das Versagen des Systems. Das Versagen des Systems (als solches) fällt ihm nicht zur Last. Die Benutzung des Systems im Rahmen des bestimmungsgemäßen Gebrauchs begründet für sich allein ebenfalls keinen Fahrlässigkeitsvorwurf. Dem Fahrer ist nur dann ein Vorwurf zu machen, wenn er die Übernahmenotwendigkeit auch bei der reduzierten Aufmerksamkeit, die ihm das Gesetz gemäß § 1b Absatz 1 StVG gestattet, hätte erkennen müssen. Deswegen hat das neue Gesetz eine Übernahmepflicht nur bei Vorliegen offensichtlicher Umstände, die sich seiner Wahrnehmung aufdrängen, statuiert. Damit haftet der Fahrer während der zulässigen bestimmungsgemäßen hoch- oder vollautomatisierten Fahrt nur für grobe Fahrlässigkeit.
- c) Es ist Kausalität zwischen Übernahmefehler und Schadensereignis erforderlich. Auch wenn feststeht, dass der Fahrer während der automatisierten Fahrt nicht genügend aufmerksam war, haftet er nicht, wenn der Unfall auch bei pflichtgemäßer Wahrnehmungsbereitschaft und entsprechend früherer Übernahme passiert wäre. Andernfalls würde der Fahrer in eine Erfolgshaftung für die Fehler des hoch- oder vollautomatisierten Systems geraten. Dieses Ergebnis widerspräche der ratio legis, die den Komfortgewinn des automatisierten Fahrens rechtlich absichern und deshalb den Fahrer bei automatisiertem Fahrbetrieb aus der Haftung nehmen will, und lässt sich den Gesetzesmaterialien nicht entnehmen⁴.
- d) Die Beweislastverteilung des § 18 Absatz 1 Satz 2 StVG ist auch auf den Schaden bei hoch- oder vollautomatisierter Fahrt anwendbar. Steht fest, dass das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Unfalls im hoch- oder vollautomatisierten Fahrbetrieb unterwegs war, muss der Fahrer, um sein Verschulden auszuschließen, also nachweisen, dass er die Übernahmepflichten des § 1b StVG beachtet hat. Der Nachweis, in welchem Fahrmodus sich das Fahrzeug im Unfallzeitpunkt befand, kann durch die Aufzeichnung des Fahrmodusspeichers erbracht werden. Gemäß § 63a Absatz 1 Satz 1 StVG zeichnen die Kraftfahrzeuge mit Systemen nach § 1a StVG Ort und Zeit jedes Wechsels der Fahrzeugsteuerung auf. Die Aufzeichnungen des Fahrmodusspeichers sind auch für den Entlastungsbeweis des Fahrers von

⁴ Anders Schirmer NZV 2017, 253, 256 unter Berufung auf eine Passage in der Begründung zum Referentenentwurf, die aber in die späteren Gesetzesmaterialien gerade nicht übernommen wurde.

entscheidender Bedeutung, denn gemäß § 63a Absatz 1 Satz 2 StVG wird auch jede Übernahmeaufforderung des Systems und auch eine technische Störung des Systems dokumentiert. Der Fahrer kann durch das Fehlen entsprechender Aufzeichnungen nachweisen, dass das System ihn vor dem Unfall nicht zur Übernahme aufforderte und auch keine technische Störung anzeigte. Insofern kann er durch die Vorlage der Datenaufzeichnungen einen gegen ihn erhobenen Schuldvorwurf entkräften, muss aber, wenn er sich aufgrund des Fehlens von Aufzeichnungen gemäß § 63a Absatz 1 Satz 2 StVG entlasten will, stets zusätzlich nachweisen, dass die Datenaufzeichnung im Unfallzeitpunkt zuverlässig funktioniert hat. Eine – gar unwiderlegbare – Richtigkeitsvermutung geht von den Aufzeichnungen oder deren Fehlen nicht aus⁵.

Die Beweisführung durch den Fahrmodusspeicher wird flankiert durch eine Pflicht des Halters zur Übermittlung der Daten an Dritte gemäß § 63a Absatz 3 StVG. Infolge dieser Pflicht ist der Halter als Prozessgegner gemäß § 422 ZPO verpflichtet, die Daten dem klagenden Unfallopfer zur Verfügung zu stellen. Sind die Aufzeichnungen nach dem Sach- und Streitstand beweisrelevant, erlässt das Gericht gemäß § 425 ZPO auf Antrag eine entsprechende Vorlageanordnung. Kommt der Halter dieser nicht nach, können die Behauptungen des beweisführenden Unfallopfers über den Inhalt des Fahrmodusspeichers gemäß § 427 ZPO als bewiesen angenommen werden.

4. Die Ausweitung der Produkthaftung der Hersteller – ein besserer Ansatz?

Eine Ausweitung wäre notwendig, wenn die Halterhaftung durch die Novelle eingeschränkt werden würde. Das Gegenteil ist aber der Fall, denn die Haftungshöchstsumme für den Halter wird für Schäden aufgrund der Verwendung einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion gemäß § 12 Absatz 1 StVG auf 10 Mio. Euro verdoppelt.

Der Halter kann sich bei einem Unfall aufgrund des Versagens des Systems auch nicht auf höhere Gewalt im Sinne des § 7 Absatz 2 StVG berufen⁶. Wenn schon das unabwendbare Ereignis nach § 17 Absatz 3 StVG ausgeschlossen ist, wenn es auf einem Fehler des Fahrzeugs oder dem Versagen seiner Vorrichtungen beruht, so muss dies erst recht für den noch höhere Anforderungen stellenden Fall der höheren Gewalt gelten. Allerdings können extreme Wetterbedingungen als höhere Gewalt anerkannt werden, so dass auch das darauf beruhende Systemversagen zum Haftungsausschluss gemäß § 7 Absatz 2 StVG führen kann. Voraussetzung ist aber, dass auch ein menschlicher Fahrer durch die extremen Witterungsbedingungen nicht mehr in der Lage gewesen wäre, das Fahrzeug unfallfrei zu führen.

Die ungeschmälerete Halterhaftung für Unfälle bei automatisierter Fahrt ist auch rechtspolitisch richtig, da das Opfer einen Direktanspruch gegen die Haftpflichtversicherung des Halters hat und diese Versicherung obligatorisch ist, der Halter die

5 So auch Schirmer NZV 2017, 253, 256.

6 So auch Armbrüster ZRP 2017, 83, 84; Sosnitza, CR, 16, 764, 765.

Gefahrenquelle eröffnet und von ihrem Nutzen profitiert, der Halter die Zuverlässigkeit des automatisierten Systems regelmäßig überprüfen muss, der Regress des Haftpflichtversicherers gegen den Hersteller nach § 426 BGB oder § 86 VVG möglich ist und auf diese Weise die Steuerungsfunktion der Produkthaftpflicht erhalten bleibt.

Für eine ungeschmälerete Haftung des Halters spricht auch, dass die Rolle des Halters durch die Einführung automatisierter Fahrzeuge kaum verändert wird. An die Stelle des Fahrzeugführers tritt teilweise ein Automat. Der Halter trifft aber weiterhin die Anschaffungsentscheidung, hat die Bestimmungsbefugnis und erhält die Vorteile.⁷

Kommt es zu einem Unfall, der auf dem Versagen des automatisierten Fahrsystems beruht, so kommen auch schon de lege lata Ansprüche gegen den Hersteller nach § 1 Absatz 1 Satz 1 des Produkthaftungsgesetzes (ProdHaftG) als auch nach Delikt, insbesondere § 823 Absatz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB, sogenannte Produzentenhaftung) in Betracht. Diese Ansprüche sind – wie zu zeigen sein wird – aber nicht ausreichend, um Wegfall oder Schmälerung der Ansprüche des Geschädigten gegen den Halter zu rechtfertigen.⁸

Nach § 1 Absatz 1 Satz 1 ProdHaftG ist der Hersteller eines Produktes verpflichtet, Schadensersatz zu leisten, wenn durch den Fehler eines Produktes jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt wird. Dass diese Haftung auch bei auf Fehlern von Produkten beruhenden Verkehrsunfällen Anwendung finden kann, ist unstrittig.⁹ Im Vergleich zur bisherigen Sachlage dürfte die Produkthaftung im Rahmen des Schadensersatzes bei Verkehrsunfällen auch eine höhere Bedeutung erlangen, da öfter als bei allein fahrgesteuerten Fahrzeugen das automatisierte Fahrzeug selbst, insbesondere die Steuerungssoftware, als Unfallursache in Betracht kommt.¹⁰

Haftungsgrund ist dabei, dass der Hersteller ein fehlerbehaftetes Produkt in den Verkehr bringt. Allein der Umstand, dass in der Folge das Produkt einen Menschen tötet oder verletzt oder eine Sache beschädigt, reicht für die Annahme eines Fehlers aber nicht aus. Vielmehr liegt ein Produktfehler nach § 3 ProdHaftG nur dann vor, wenn das Produkt nicht die Sicherheit bietet, die im Zeitpunkt des Inverkehrbringens berechtigterweise erwartet werden kann. Welcher Maßstab dabei anzulegen ist, bestimmt sich nach den Kriterien der technischen Möglichkeiten, des wirtschaftlich Zumutbaren sowie der Wertigkeit der gefährdeten Rechtsgüter sowie dem Maß und der Nähe der sie bedrohenden Gefahr. Bezogen auf den Straßenverkehr bedeutet dies aufgrund seiner hohen Gefährlichkeit, dass die Sicherheitserwartungen an automatisierte Fahrzeugsysteme sehr hoch anzusetzen sind.¹¹

7 Lutz, NJW 15, 119, 121.

8 Gless/Janal, JR 16, 561, 571.

9 Im Einzelnen: Gomille, JZ 16, 76, 77; von Bodungen/Hoffmann, NZV 16, 503, 504.

10 Von Bodungen/Hoffmann, NZV, 16, 503, 503.

11 Schrader, DAR 16, 242, 243.

Die Haftung des Herstellers hat indes für den Geschädigten im Vergleich zur Halterhaftung mehrere Nachteile. Zwar handelt es sich bei der Haftung nach § 1 Absatz 1 Satz 1 ProdHaftG nicht um eine verschuldensabhängige Haftung. Der Geschädigte trägt aber die Darlegungs- und Beweislast sowohl für das Vorliegen eines Fehlers als auch dessen Unfallkausalität.¹² Der Geschädigte muss daher auch darlegen und beweisen, dass ein Fahrfehler als Unfallursache ausgeschlossen werden kann.¹³ Dieser kommt zumindest im Bereich des *automatisierten* Fahrens neben dem Produktfehler als Ursache weiterhin in Betracht. Im Vergleich hierzu hat die Halterhaftung weiterhin den Vorteil, dass der Geschädigte den Halter in Anspruch nehmen kann, ohne den Beweis für eine konkrete Unfallursache führen zu müssen.

Wann und inwieweit dem Geschädigten die zivilprozessualen Möglichkeiten des Anscheinsbeweises, der Beweislastumkehr, der sekundären Darlegungslast usw. zugute kommen, ist noch nicht abschließend geklärt und muss sich für das spezifische Feld des automatisierten Fahrens mit seinen Besonderheiten noch erweisen. Verlangen Gerichte für den Vollbeweis des Fehlers etwa der Software Darlegungen anhand des Quellcodes, der dem Geschädigten in der Regel nicht zur Verfügung steht und dessen Vorlegung er auch nicht verlangen kann, so dürfte die Beweisführung für den Geschädigten fast unmöglich sein. Geht man hingegen davon aus, dass der (Anscheins-)Beweis bereits geführt ist, wenn bewiesen ist, dass für einen menschlichen Fahrer der Unfall vermeidbar gewesen wäre, aber ein menschlicher Fahrer als Unfallursache ausscheidet¹⁴, so dürften die Vorschriften des Produkthaftungsgesetz für den Geschädigten halbwegs praktikabel sein. Klarheit wird hier erst eine zu erwartende Rechtsprechung schaffen. Diese wird es aber erst dann geben, wenn a) Geschädigte so mutig sind, bei der gerichtlichen Geltendmachung ihres Schadens den Hersteller neben Führer, Halter und Versicherung gesamtschuldnerisch in Anspruch zu nehmen oder b) die in Anspruch genommenen Versicherungen beginnen, den Hersteller im Wege des Gesamtschuldnerausgleichs nach § 426 BGB oder nach § 86 Absatz 1 Versicherungsvertragsgesetz in Regress zu nehmen; hierbei werden die Gerichte inzident die gleichen Voraussetzungen zu

12 Sosnitza, CR 16, 764, 771; Gomille, JZ 16, 76, 78. Wegen dieser Beweislast warnt der Gesamtverband der Versicherungswirtschaft vor einer Abkehr von der Halterhaftung, FD-VersR 2016, 384478 (zitiert nach Beck-online). Gless/Janal, JR 16, 561, 567, nimmt zutreffenderweise an, dass auch in Zukunft die meisten Geschädigten weiter gegen den Halter und nicht den Hersteller vorgehen werden.

13 Auch Lutz, NJW 15, 119, 120, sieht das Risiko, dass unaufklärbar sein kann, »ob der Mensch oder die Maschine für den Schaden verantwortlich ist«; zudem wird ein steigendes Risiko gesehen, dass die Umstände des Unfalls auch mittels Schilderung durch Partei oder Zeugen unaufklärbar sein könnten, da alle Insassen – einschließlich Führer – mit Neben-tätigkeiten beschäftigt sind und das Verkehrsgeschehen nicht beobachten.

14 So Gomille, JZ 16, 767, 78.

prüfen haben, die sie in einem Rechtsstreit zwischen dem Geschädigten und dem Hersteller zu prüfen hätten.¹⁵

Im Bereich der Sachschäden kann die Haftung aus § 1 Absatz 1 ProdHaftG schon deshalb nicht als befriedigend betrachtet werden, weil nach § 1 Absatz 1 Satz 2 ProdHaftG nur Sachschäden an zum privaten Ge- oder Verbrauch bestimmten Sachen erfasst werden. Mit anderen Worten wären alle Sachschäden, die an betrieblich genutzten Fahrzeugen entstünden, nicht ersatzfähig.

Weiter sei auf die Vorschrift des § 1 Absatz 2 Nummer 5 ProdHaftG verwiesen. Danach haftet ein Hersteller nicht, wenn der Fehler nach dem Stand der Wissenschaft und Technik *in dem Zeitpunkt, in dem der Hersteller das Produkt in den Verkehr brachte*, nicht erkannt werden konnte. Die Vorschrift hat ihre Rechtfertigung darin, dass der Hersteller keine oder zumindest nur begrenzte Einflussmöglichkeiten auf sein Produkt hat, nachdem er es aus der Hand gegeben hat. Aus diesem Blickwinkel erscheint die Vorschrift als durchaus billig. Aus der Sicht des Geschädigten eines Verkehrsunfalls kann dies aber nicht angenommen werden, da der Verkehrsunfall sich Jahre oder möglicherweise Jahrzehnte nach dem Inverkehrbringen des Unfallfahrzeugs ereignet und ihm nicht zugemutet werden kann, auf einen alten Stand der Wissenschaft und Technik verwiesen zu werden. Der Halter hat hingegen über die Jahre Zugriff auf das Fahrzeug und ist für dessen Instandhaltung, Nachrüstung und ganz allgemein dessen Sicherheit verantwortlich.

Hingewiesen werden muss ebenso auf den in § 10 ProdHaftG bestimmten Haftungshöchstbetrag. Dieser beträgt 85 Millionen Euro für Personenschäden, und zwar – anders als etwa bei § 12 StVG – nicht pro Schadensfall, sondern pro Fehler; dabei geht das Gesetz davon aus, dass mehrere Produkte denselben Fehler haben können. § 10 Absatz 2 ProdHaftG sieht eine quotale Kürzung der Entschädigungen vor, falls die Gesamtsumme der Entschädigungen den Betrag von 85 Millionen Euro übersteigt.¹⁶ Im Normalfall der Produkthaftung außerhalb der Herstellung von Fahrzeugen mag diese Größenordnung ausreichend sein. Kommt es aber zu einem Serienfehler, der hunderte oder tausende Fahrzeuge betrifft, und verursacht dieser Fehler auch in nur 10 % der Fälle einen erheblichen Personenschaden, so erscheint die Haftungshöchstgrenze durchaus nicht mehr als ausreichend.

Auch § 13 Absatz 1 ProdHaftG muss noch Erwähnung finden. Danach erlöschen Ansprüche zehn Jahre nach Inverkehrbringen des Produktes. Kommt es also in der Zukunft zu einem Unfall mit einem automatisiert fahrenden Kraftfahrzeug, das der Hersteller mehr als zehn Jahre zuvor auf den Markt gebracht hat, so scheiden Ansprüche nach dem Produkthaftungsgesetz von vornherein aus. Angesichts der

15 Bisher findet ein solcher Regress nur selten statt. Hauptgrund dürfte sein, dass nur etwa 1 % aller Unfälle auf rechtlich erhebliche Produktfehler zurückzuführen sind; anders in Zukunft bei hochautomatisierten Systemen: »Jedes Unfallereignis ist nun ein potentieller Produkthaftungsfall.« (Gomille, JZ 16, 76, 81). Lutz, NJW 15, 119, 120, geht von noch geringeren Anteilen aus.

16 Zur genauen Berechnung vgl. BeckOK BGB/Förster ProdHaftG § 10 Rn. 13.1.

Langlebigkeit des Wirtschaftsguts Kraftfahrzeug ist auch diese Frist eine bedeutende Beschränkung der Herstellerhaftung.

Der Verweis auf eine Änderung des Produkthaftungsgesetzes als Alternative vermag – unabhängig von der Frage nach der Zweckmäßigkeit einer solchen Maßnahme – nicht zu überzeugen, da das Produkthaftungsgesetz auf der Produkthaftungsrichtlinie beruht. Diese stellt eine Regelung zur Harmonisierung des Binnenmarktes dar, sodass ihre Regelungen nicht nur Mindestmaß, sondern zugleich auch Höchstmaß beinhalten.¹⁷ Es müsste also auf europäischer Ebene eine Änderung der Richtlinie vorgenommen werden, sei es durch Änderung der einzelnen Vorschriften, sei es durch Einfügung einer Öffnungsklausel, die strengere nationale Standards erlaubt. Eine solche Initiative kann zwar durch Deutschland als Mitgliedsstaat angestoßen werden. Ein Erfolg ist aber völlig ungewiss.

Die neben der Produkthaftung stehende Produzentenhaftung nach § 823 Absatz 1 BGB¹⁸ kann die bisherige Halterhaftung ebenfalls — erst recht — nicht ablösen. Zwar gibt es hier anders als bei der Produkthaftung keine Haftungshöchstgrenzen. Doch handelt es sich um eine reine Verschuldenshaftung¹⁹, bei der dem Geschädigten nicht nur die Darlegungs- und Beweislast für den Fehler als solchen trifft, sondern sich der Hersteller auch noch exkulpieren kann.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass bei Einsatz hoch- und vollautomatisierter und später auch autonomer Fahrssysteme die Herstellerhaftung, sei es nach § 1 ProdHaftG, sei es nach § 823 BGB, einen höheren Stellenwert erlangen wird, als sie es bei herkömmlichen Fahrzeugen hat. Dass dem Geschädigten mit dem Hersteller unter Umständen ein weiterer Schuldner zur Verfügung steht, ist aus Gesichtspunkten des Opferschutzes begrüßenswert und auch stimmig.²⁰ Nicht wünschenswert wäre allerdings eine Einschränkung der Halterhaftung, die sich bewährt hat und von der abzurücken kein Anlass besteht.²¹ Andererseits besteht auch kein Anlass, wie vereinzelt gefordert²², von der Herstellerhaftung abzuweichen. Eine Änderung des Haftungsregimes ist nicht angezeigt.

17 EuGH, Urt. v. 25.04.2002 – C 52-00 – besonders Nr. 16 ff. Vgl. auch Lutz, NJW 15, 119, 121, der auch auf den europäischen Gesetzgeber verweist, wenn auch in anderer Richtung.

18 Ausführlich zur Produzentenhaftung: Sosnitza, CR 16, 764, 769 f.; Gless/Janal, JR 16, 561, 567 ff.

19 Schrader, DAR 16, 242, 243. Die Unterschiede werden durch die Rechtsprechung indes eingeebnet, da von dieser eine Beweislastumkehr bezüglich des Verschuldens angenommen wird, wenn das Vorliegen eines Produktfehlers feststeht, a.a.O. S. 244.

20 So von Bodungen/Hoffmann, NZV, 16, 503, 508; Sosnitza, CR 16, 764, 772: Änderungen am bestehenden Haftungsregime seien zumindest nicht zwingend erforderlich.

21 So im Ergebnis auch von Bodungen/Hoffmann, NZV, 16, 449, 451; Gless/Janal, JR 16, 561, 571.

22 Nachweise bei Gomille, JZ 16, 76, 81 f.

Automatisiertes Fahren und zivilrechtliche Fragestellungen aus versicherungsrechtlicher Sicht

Dr. Martin Stadler

Leitender Justiziar Allianz Versicherungs-AG, München

1. Risiken zunehmenden Fahrzeugautomatisierung aus Sicht der Kraftfahrtversicherer

Die Versicherer sind diejenigen, die es bezahlen, wenn bei Fahrten mit hoch- oder vollautomatisierten Fahrzeugen etwas schiefgeht. Neue Entwicklungen werden ohne Risiken nicht möglich sein und Versicherungen gibt es gerade deshalb, weil es Risiken gibt. Auch die Versicherer hoffen auf weniger Verletzte und Unfalldote. Aber selbst wenn im Straßenverkehr der Zukunft alle alles richtig machen, jede Technik funktioniert und Menschen keine Fehler mehr unterlaufen, wird es weiter Bedarf für Versicherungsschutz geben. Denn es bleiben Risiken bestehen. Es wird weiterhin Glasschäden, Diebstahl und Naturrisiken wie Sturm und Hagel geben, und auch Rehe und Hirsche werden sich in Zukunft nicht davon abhalten lassen, unvermittelt vor ein Fahrzeug auf die Fahrbahn zu springen. Auch Marderschäden wird es weiterhin geben. Und bei allem Vertrauen, das wir in die technischen Fähigkeiten und Sorgfalt der Fahrzeughersteller haben, wird es auch weiterhin Unfälle geben im Zusammenspiel von Mensch, Natur und Maschine und im gemischten Verkehr mit allen Verkehrsteilnehmern. Selbst bei einem optimalen Funktionieren automatisierter Fahrssysteme darf man zudem nicht ausblenden, dass ein mit hoher Geschwindigkeit fahrendes schweres Fahrzeug allein schon aufgrund seiner physikalischen Gegebenheiten eine »Gefahrenquelle« darstellt.

Im Sachschadenbereich sind zumindest mittelfristig höhere Schadendurchschnitte zu erwarten. Die Reparaturkosten werden steigen, zum Beispiel durch den Austausch von Sensoren und Kameras. Dies wird aber nach einer Prognose des GDV¹ trotzdem voraussichtlich nicht zu einer Erhöhung des Schadenaufwands insgesamt führen. Grund hierfür ist, dass erwartet wird, dass die Schadenhäufigkeit sinkt und

¹ Automatisiertes Fahren. Auswirkungen auf den Schadenaufwand bis 2035, <http://www.gdv.de/wp-content/uploads/2017/06/gdv-studie-2017-automatisiertes-fahren-auswirkungen-auf-den-schadenaufwand-bis-2035.pdf>.

dadurch höhere Schadendurchschnitte kompensiert oder vielleicht sogar überkompensiert werden.

Die Versicherungswirtschaft wird dabei ihren Beitrag zur Systemsicherheit und damit zur Verhütung unnötiger Schadenfälle leisten. Das System der Versicherungstechnik und Versicherungstarifizierung beruht auf einer Belohnung derjenigen, die statistisch betrachtet ein geringeres Risiko darstellen. Wenn in Zeiten hoch- und vollautomatisierter Fahrzeuge ein bestimmtes Fahrzeugmodell ein erhöhtes Schadenaufkommen verursacht, weil zum Beispiel der Brems- oder Spurhalteassistent nicht zufriedenstellend funktioniert, wirkt sich die erhöhte Anzahl von Schadenfällen auf die Typklasse des Fahrzeugs aus, wodurch wiederum der Versicherungsbeitrag steigt. Dieses System funktioniert schon heute. Die Versicherungswirtschaft geht aber davon aus, dass zukünftig die Bedeutung der fahrerbezogenen Risikomerkmale die fahrerbezogenen zurückdrängen wird. Wichtig ist, dass die Unfalldaten weiterhin in einer Gemeinschaftsstatistik der Kfz-Haftpflichtversicherer zusammengeführt werden, wie dies § 9 PflVG derzeit gesetzlich vorschreibt. Durch diese Zusammenführung aller von den verschiedenen Kfz-Haftpflichtversicherern regulierten Schadenfälle lassen sich wichtige Erkenntnisse für die Unfallforschung und Vermeidung von Unfällen gewinnen. Würde man die Haftung und Schadenregulierung auf den Hersteller übertragen, wie dies teilweise gefordert wird, würden wichtige für die Unfallverhütung erforderliche Informationen verloren gehen.

2. Eignung des derzeitigen Haftungssystems für automatisiertes Fahren

Wenngleich durchaus nachvollziehbar ist, dass es aufgrund der schrittweisen Verlagerung des Fehlerrisikos vom Fahrer zur Maschine Stimmen gibt, die über das Erfordernis einer Haftungsreform und die Verlagerung der Haftung vom Halter zum Hersteller nachdenken, ist dies aus Sicht der Versicherer weder sachgerecht noch erforderlich. Die Vorzüge des derzeitigen – aus mehreren Säulen bestehenden – Haftungs- und Pflichtversicherungssystems bestehen darin, dass dem Opfer mehrere Anspruchsgrundlagen parallel zur Verfügung stehen: Die das Verkehrsoffer schützenden Säulen sind:

- Gefährdungshaftung des Halters (§ 7 Abs. 1 StVG)
- Verschuldenshaftung des Fahrers (§ 18 Abs. 1 StVG, § 823 Abs. 1 BGB)
- Produkt- bzw. Produzentenhaftung des Herstellers (§§ 1 ff. ProdHaftG, § 823 BGB)

Gerade die Gefährdungshaftung des Halters nach § 7 Abs. 1 StVG stellt für das Verkehrsoffer nach einem Verkehrsunfall eine einfach durchsetzbare Anspruchsgrundlage zur Verfügung. Das Opfer muss bekanntermaßen lediglich beweisen, dass es beim Betrieb eines Fahrzeugs geschädigt wurde. Ob ein Fehler des Fahrers oder ein Versagen eines technischen Systems die Ursache des Unfalls war, spielt für den Anspruch des Verkehrsoffers keine Rolle. Und dabei ist es ohne jeden Belang, ob ein Fahrassistenzsystem versagt oder ob ein Reifen platzt, wofür der Halter oder Fahrer – ordnungsgemäße Wartung vorausgesetzt – in beiden Fällen nichts kann. Für das

Verkehrsofper verhindert die Gefährdungshaftung, dass Fahrer und Maschine (d.h. der Hersteller der Maschine) versuchen, sich die Schuld gegenseitig zuzuschieben.

Trifft den Fahrer ein menschliches Verschulden, haftet dieser darüber hinaus nach § 823 Abs. 1 BGB bzw. mit vermutetem Verschulden nach § 18 Abs. 1 StVG.

Und zuletzt kann auch der Hersteller nach den Regeln der Produkt- bzw. Produzentenhaftung (§§ 1 ff. ProdHaftG, § 823 BGB) verantwortlich gemacht werden, wenn sein Produkt fehlerhaft oder beispielsweise die Instruktion unzureichend war.

Das Haftungssystem wird abgerundet mit einem Pflichtversicherungssystem (§§ 1 ff. PflVG), das sicherstellt, dass das Verkehrsofper entschädigt wird. Aufgrund der der strengen aufsichtsrechtlichen Regulierung ist so sichergestellt, dass dem Geschädigten ein solventer Schuldner gegenüber steht. Die Pflichtversicherung schützt aber auch den Halter bzw. Fahrer, die den finanziellen Schaden nicht selbst tragen müssen, sondern der Kfz-Haftpflichtversicherer dafür aufkommt. Letztendlich bleibt dem Unfallverursacher im Normalfall als wirtschaftlicher Schaden nur die Rückstufung des Schadenfreiheitsrabatts. Und selbst diese entfällt, wenn der Hersteller im Falle des Versagens eines Assistenzsystems erfolgreich in Regress genommen wird². § 5 Abs. 2 PflVG stellt zudem sicher, dass grundsätzlich jeder Halter eines Fahrzeugs auch Versicherungsschutz in der Kfz-Haftpflichtversicherung erhält. Erlischt der Versicherungsschutz, zum Beispiel weil der Versicherungsnehmer seine Versicherungsbeiträge nicht bezahlt, erhält der Geschädigte gemäß § 115 VVG trotzdem sein Geld. In den wenigen Fällen, in denen ein Verkehrsofper leer ausgehen könnte, z.B., wenn ein Fahrzeug gar nicht versichert ist oder der Versicherer insolvent ist, tritt nach § 12 PflVG die Verkehrsofperhilfe ein.

Wer hingegen dem Hersteller die Haftung übertragen möchte, muss sich zunächst die gar nicht so einfache zu lösende Frage stellen, wer der haftende Hersteller des Fahrzeugs ist (z.B. bei einem von einer Tuning-Firma veränderten Fahrzeug). Hinzu kommt, dass im Mischverkehr, den es noch viele Jahre geben wird, beim einen Fahrzeug der Halter haften würde und bei einem anderen der Hersteller. Die Lösung dieser Fragen wäre insbesondere für das Verkehrsofper eine komplizierte Aufgabe. Es stellt sich deshalb die Frage, warum so kompliziert, wenn mit dem Halter ein eindeutig identifizierbarer Verantwortlicher zur Verfügung steht. Das Verkehrsofper kann den zuständigen Kfz-Haftpflichtversicherer problemlos über den Zentralruf der Autoversicherer ermitteln³. Hinzu kommt aber noch ein weiterer Aspekt, nämlich der faire Wettbewerb am Reparaturmarkt. Wenn Fahrzeughersteller die Schadenregulierung übernehmen, spricht einiges dafür, dass diese versuchen werden, die Reparatur in herstellergebundene Vertragswerkstätten zu steuern.

Im Vordergrund muss nach Ansicht der Versicherungswirtschaft der Schutz des unschuldigen Verkehrsofperers stehen, das auf einen einfach durchsetzbaren Schadenersatzanspruch angewiesen ist. Dieser ist insbesondere durch die Gefährdungshaftung des Halters nach § 7 Abs. 1 StVG gewährleistet. Diejenigen, die den

2 Vgl. I.4.1.2c AKB.

3 <https://www.gdv-dl.de/dienstleistungen/zentralruf-der-autoversicherer/?ref=zentralruf>.

Halter hier von jeder Haftung befreien wollen, verkennen, dass es gerade Sinn einer Gefährdungshaftung ist, demjenigen ein Haftungsrisiko aufzuerlegen, der von der »gefährlichen Sache« profitiert⁴. Dies ist auch in anderen vergleichbaren Bereichen so üblich. So haftet neben dem Hersteller eines Zugs auch der Eisenbahnbetreiber⁵. Entsprechendes gilt bei Flugzeugen⁶. Eine (Mit-)Haftung des Halters ist zudem deshalb sachgerecht, da jedes technische System gewartet werden muss, wofür der Halter die Verantwortung trägt. Soweit gegen eine Haftung des Halters eingewandt wird, dass hierdurch letztendlich in der Regel ein Verbraucher die Kosten tragen müsse, wird verkannt, dass der Verbraucher die Kosten auch dann tragen würde, wenn der Hersteller für die Schäden haftet. Eine Verlagerung der Haftung auf den Autohersteller führt bei diesem zu erhöhten Kosten, die an die Fahrzeugkäufer wiederum weitergegeben würden. Entscheidende Frage ist aus unserer Sicht deshalb, wo die Risiken volkswirtschaftlich betrachtet am effizientesten gemanagt werden. Hier erlaube ich mir festzuhalten, dass die Versicherungswirtschaft in der Kfz-Versicherung die Abwicklung von ca. 9,2 Mio. Schadenfällen (2016)⁷ jährlich professionell managt. Ob ein Autohersteller das besser könnte, bliebe abzuwarten. Was für die Fahrzeughersteller jedoch in jedem Fall ein Problem wäre, ist dass sich bei einem Hersteller die Risiken kumulieren, wenn er mit seinen Fahrzeugen technische Probleme hat. Dieser müsste dann erhebliche Rückstellungen für Haftungsrisiken bilden bzw. eine hohe Versicherungsprämie akzeptieren. Wohingegen für den Halter des einzelnen Fahrzeugs ca. 100 Kfz-Haftpflichtversicherer in einem wettbewerbsintensiven Markt Versicherungsschutz zu günstigen Preisen anbieten. Der Preis ist transparent und geht nicht im Verkaufspreis des Fahrzeugs auf.

Produktfehler sind zudem in der Regel systemische Fehler, die Hersteller erfahrungsgemäß nicht ohne weiteres anerkennen werden. Für den einzelnen Verbraucher dürfte es deshalb sehr schwierig sein, einen Produkthaftungsanspruch gegen einen Hersteller durchzusetzen. Der Versicherer hingegen hat die fachlichen und finanziellen Möglichkeiten für einen solchen Regress und wird ihn, wenn es gerechtfertigt ist, nach erfolgter Entschädigung des Verkehrsofners, auch durchsetzen.

3. Aufklärung des Schadenfalls und Daten im Fahrzeug

Es liegt im Interesse aller, dass nach einem Unfall mit einem hoch- oder vollautomatisierten Fahrzeug aufklärbar bleibt, wer für einen Schaden verantwortlich ist. Es

4 Vgl. hierzu Engel in MüKo-StVG, § 7 Rn. 6 »Die Gefährdungshaftung stellt dabei gewissermaßen den Preis für die vom Halter erlaubte Schaffung solcher Gefahrenquellen dar, aus denen auch bei aller Sorgfalt unvermeidbare Schädigungen eintreten können.«.

5 Nach § 1 HPfVG ist der Betriebsunternehmer dem Geschädigten zum Ersatz verpflichtet, wenn beim Betrieb einer Schienenbahn oder einer Schwebebahn ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt wird.

6 Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeugs jemand geschädigt, so ist nach § 33 LuftVG der Halter des Luftfahrzeugs verpflichtet, den Schaden zu ersetzen.

7 <https://www.gdv.de/de/zahlen-und-fakten/versicherungsgebiete/ueberblick-24074>.

muss klar sein, ob ein Fahrfehler oder ein Fehler des Assistenzsystems Unfallursache war. Die Aufklärung der (Mit-)Verantwortung des Assistenzsystems muss standardisiert und zu niedrigen Kosten möglich sein. Hierzu benötigt der Versicherer die im Fahrzeug aufgezeichneten Daten. Die Neuregelung in § 63a StVG ist hier ein Schritt in die richtige Richtung. Das Gesetz regelt die Speicherung einer begrenzten Anzahl von Informationen, insb.:

- Position und Zeit;
- Wechsel auf automatisierte Steuerung;
- Wechsel zurück auf den Fahrer;
- Aufforderungen des Systems, das Fahrzeug zu übernehmen;
- Auftreten einer technischen Störung des Systems.

Nach § 63a Absatz 3 der Regelung sind die Daten auch zur zivilrechtlichen Aufklärung von Verkehrsunfällen zu übermitteln.

Klärungsbedarf besteht für die Versicherungswirtschaft jedoch hinsichtlich eines einfachen, kostengünstigen und standardisierten Zugangs zu diesen Daten. Es erscheint wenig praktikabel, wenn Rechtsanwälte, Sachverständige oder Versicherer im Autohaus in einer Schlange mit einem USB-Stick in der Hand auf die Ankunft des Fahrzeugs bzw. das Auslesen der Daten durch das Autohaus warten. Ein solch manueller Prozess passt zudem nicht in das Zeitalter automatisiert fahrender und vernetzter Fahrzeuge und wird dem Zweck der gesetzlichen Regelung nicht gerecht. Insbesondere darf kein Interessenträger – also weder einer der Unfallbeteiligten, noch der Hersteller oder Versicherer – einen ausschließlichen Zugang zu diesen Daten haben. Die Versicherungswirtschaft fordert deshalb eine standardisierte direkte Zugangsmöglichkeit⁸ zu diesen Daten über einen neutralen Dritten, bei dem die Daten nach Einwilligung des Betroffenen⁹ bzw. im Rahmen der gesetzlichen Ermächtigung vom Berechtigten abgerufen werden können (sog. Treuhändermodell).

4. Versicherungsschutz bei automatisierten Systemen (insb. Verlust des Versicherungsschutzes)

Hinsichtlich des Versicherungsschutzes für automatisierte Fahrzeuge kann man festhalten:

- Versicherungsschutz in Kfz-Haftpflicht und Kasko besteht. Dies gilt auch im Falle von Cyber-Angriffen.
- Es gibt derzeit keine speziellen Obliegenheiten (Pflichten) zur Aktivierung oder Nutzung der Assistenzsysteme.

8 Einen vergleichbaren standardisierten Zugang verlangt der EU-Gesetzgeber in Erwägungsgrund 16 der sog. »E-Call Verordnung«, Verordnung EU 2015/758 v. 29.4.2015.

9 Nach Empfehlung 8 des Bundesbeauftragten für Datenschutz soll der Fahrzeugnutzen eine technische Möglichkeit haben, um den Zugriff auf einzelne Datenkategorien selektiv zu gewähren oder zu entziehen, soweit keine rechtlichen Bestimmungen entgegenstehen; https://www.bfdi.bund.de/DE/Infothek/Pressemitteilungen/2017/13_SymposiumAutomatisiertesFahren.html.

Fahrzeuge mit Assistenzsystemen haben normalen Versicherungsschutz in der Kfz-Haftpflicht und in der Kaskoversicherung. Wie viele Assistenzsysteme ein Fahrzeug hat und in welchem Automatisierungsgrad sich diese befinden, spielt für die Frage des Versicherungsschutzes keine Rolle. Auch im Falle eines durch einen Cyber-Angriff verursachten Verkehrsunfalls besteht Versicherungsschutz. Gelingt es zum Beispiel einem Hacker, in die Fahrzeugelektronik einzugreifen und den Spurhalteassistenten zu einer falschen Lenkbewegung zu veranlassen, besteht sowohl in der Kfz-Haftpflichtversicherung als auch in der Kaskoversicherung voller Versicherungsschutz. Einen »Cyber- oder Hackerausschluss« gibt es in den Bedingungen der Kfz-Haftpflichtversicherung nicht¹⁰. Es gibt auch keine speziellen Obliegenheiten (Verhaltenspflichten) in Bezug auf die Nutzung von Assistenzsystemen. Als Obliegenheitsverletzung mit voller oder teilweiser Leistungsfreiheit geahndet werden in der Kfz-Versicherung lediglich Pflichtverletzungen wie z.B. Fahrten ohne Führerschein, Alkoholfahrten oder Schwarzfahrten (also, wenn eine Person ohne das Wissen und den Willen des Fahrzeughalters das Fahrzeug bewegt). Fehler im Zusammenhang mit der Bedienung der Assistenzsysteme sind hingegen »normale« Fehler, vergleichbar einem Verkehrsverstoß, die versichert sein sollen. Ein Verlust des Versicherungsschutzes wegen Fehlern bei der Anwendung der Assistenzsysteme (z.B. Schlafen während der Fahrt) ist in besonders schwerwiegenden Fällen allenfalls in der Kaskoversicherung wegen grob fahrlässiger Herbeiführung des Versicherungsfalls (§ 81 VVG) denkbar, nicht jedoch in der Kfz-Haftpflichtversicherung, wo grobe Fahrlässigkeit aufgrund der gesetzlichen Regelung des § 103 VVG stets mitversichert ist. Auch in der Kaskoversicherung verzichten zwischenzeitlich aber viele Versicherer bei Verkehrsverstößen (Ausnahme in der Regel Alkohol und Drogen) auf den Einwand der groben Fahrlässigkeit. Die Risiken einer Leistungskürzung sind aber gering. Jede Fahrlässigkeit setzt zunächst eine Pflichtverletzung voraus. In Betracht kommt hier insbesondere der Verstoß gegen die Rückübernahmeverpflichtung nach § 1b StVG bei Aufforderung oder offensichtlich erkennbaren Umständen. Für die im Versicherungsrecht relevante grobe Fahrlässigkeit muss die Pflichtverletzung in einem besonders hohen Maße erfolgt sein. Das Versicherungsrecht sieht in § 81 VVG eine abgestufte Leistungsfreiheit (sog. Quotelung) vor, d.h. der Prozentsatz der Leistungsfreiheit bestimmt sich nach der »Schwere der groben Fahrlässigkeit«. Wir gehen derzeit deshalb davon aus, dass eine Gefährdung des Versicherungsschutzes nur bei besonders schweren Pflichtverletzungen in Betracht kommt (z.B. sich bewusst während der Fahrt in Schlafposition legen). In der Kfz-Haftpflichtversicherung ist grobe Fahrlässigkeit hingegen stets mitversichert. Selbst in extremen Fällen muss sich das Verkehrsoffer keine Sorgen um die Entschädigung und der Fahrer keine Sorgen um seinen Versicherungsschutz machen.

10 Dieser wäre auch nicht zulässig, da die KfzPfVV für die Kfz-Haftpflichtversicherung die zulässigen Risikoeinschränkungen festlegt.

5. Zusammenfassung

Das Haftungs- und Versicherungsrecht sind auf die zunehmende Fahrzeugautomatisierung sehr gut vorbereitet. Mit dem im Rahmen der Gefährdungshaftung haftenden Halter, dem nach Verschuldenshaftung haftenden Fahrer und dem aus Produkt- bzw. Produzentenhaftung haftenden Hersteller stehen dem Geschädigten mehrere Ersatzpflichtige zur Verfügung. Insbesondere das bewährte System der Gefährdungshaftung nach § 7 StVG, das den Halter gleichermaßen für Fehler des technischen Systems als auch für Fehler des Fahrers haften lässt, verhindert, dass im Schadenfall die Schuld zwischen Mensch und Maschine hin und her geschoben wird. Der haftende Halter ist durch die Pflichtversicherung nach § 1 PflVG abgesichert. Als finanzieller Schaden bleibt allenfalls ein möglicher Rückstufungsschaden. Auch dieser entfällt, wenn der Versicherer bei einem unfallursächlichen Systemfehler des Fahrzeugs den verantwortlichen Hersteller in Regress nimmt.

Handlungsbedarf besteht aus Sicht der Versicherer bei der Frage, wie die zur Aufklärung des Unfalls nach § 63a Absatz 3 StVG zu übertragenden Daten in der Praxis an die Berechtigten übermittelt werden können, ohne dass hierbei unzumutbare Kosten oder Aufwände entstehen. Für keinen der Beteiligten praktikabel ist es, wenn diese Daten nur beim Hersteller oder im Autohaus abrufbar sind. Die Aufwände und Kosten wären für alle Beteiligten enorm. Das Fahrzeug müsste vom Halter zum Auslesen der Daten bereitgestellt werden. Der Termin müsste mit dem Autohaus abgestimmt werden und dieses den Datenspeicher (Blackbox) auslesen. Deshalb sollten die Daten neben der Speicherung im Fahrzeug an einen unabhängigen Dritten übertragen werden (Treuhandmodell). Dieser stellt sicher, dass die Daten an die Berechtigten nach gleichen Regeln und Standards über definierte Schnittstellen verbraucherfreundlich und kostengünstig zur Verfügung gestellt werden.

Die Rechtsfolgen der Unfallflucht: Status Quo und Reformbedarf

Dr. Matthias Quarch,
Vorsitzender Richter am Landgericht Aachen

1. Die Hauptstrafe

Der Tatbestand des § 142 Abs. 1 StGB sieht als **Hauptstrafe** eine Freiheitsstrafe von bis zu drei Jahren oder eine Geldstrafe vor. Dabei handelt es sich um den einzigen Strafraum der Norm des § 142 StGB. Einen minder schweren Fall der Unfallflucht oder eine Qualifikation gibt es heute nicht. Vom Unwertgehalt liegt § 142 StGB mit diesem Strafraum im unteren bis allenfalls noch mittleren Bereich des Strafrechts. Im Verkehrsstrafrecht werden zwar z. B. die Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) oder das Fahren ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG) mit einer Höchststrafe von jeweils nur einem Jahr Freiheitsstrafe noch milder sanktioniert. Andererseits weisen aber z.B. der gefährliche Eingriff in den Straßenverkehr (§ 315b StGB) oder die Straßenverkehrsgefährdung (§ 315c StGB) mit einer Höchststrafe von 5 Jahren – eine solche gilt z.B. auch für Diebstahl (§ 242 StGB), Betrug (§ 263 StGB) oder Urkundenfälschung (§ 267 StGB)– einen deutlich höheren Unwertgehalt aus als der Unfallfluchtstatbestand.

In der Praxis werden deshalb für eine Unfallflucht regelmäßig Geldstrafen verhängt.¹

Im Rahmen der Strafzumessung (§ 46 StGB) ist neben den allgemeinen Kriterien des Geständnisses, der fehlenden oder gegebenen Vorbelastungen etc. vor allem vom Schutzzweck der Norm her zu operieren. Obwohl § 142 StGB aus historischen Gründen im 7. Abschnitt des StGB »Straftaten gegen die öffentliche Ordnung« zu finden ist,² handelt es sich bei dieser Norm um eine Bestimmung, welche **ausschließlich private Interessen** schützt, nämlich das Interesse aller an dem fraglichen

1 Vgl. NK-GVR/Quarch, 2. Aufl. 2017, § 142 StGB Rn. 26; Ferner, SVR 2004, 178, 181.

2 Zur Genese z. B. Herzog, Strafrechtliche Überlegungen zur »Unfallflucht« aus Verteidigersicht, Masterthesis im Aufbaustudiengang Verkehrs-, Straf- und Versicherungsrecht an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen (HfWU), Oktober 2010, S. 3 f. mwN.

Unfall beteiligter Personen an der Durchsetzung ihrer berechtigten zivilrechtlichen Schadensersatzansprüche bzw. an der Abwehr gegen sie erhobener unberechtigter Ansprüche.³ Geschützt wird also z. B. **nicht das öffentliche Interesse** an der Strafverfolgung oder das Interesse der Allgemeinheit an einer Verbesserung der Verkehrssicherheit.⁴ Daher dürfen diese beiden Aspekte im Rahmen der Strafzumessung nach § 142 StGB keine Rolle spielen.

Entscheidend für die Strafzumessung ist bei einer strikten Schutzgutorientierung stattdessen einmal der Gesichtspunkt der Höhe des durch die Unfallflucht faktisch beeinträchtigten zivilrechtlichen Schadensersatzanspruchs der Gegenseite. Umso höher dieser Schaden ist, auf dem der Geschädigte möglicherweise »sitzenbleibt«, umso höher wird auch die Strafe ausfallen. Und genauso ist die Frage zu prüfen, wie sehr durch die Tat die Wahrscheinlichkeit gestiegen ist, dass der Geschädigte seine berechtigten zivilrechtlichen Forderungen nicht realisieren kann. Das Stichwort heißt hier »Beweisvereitelung«: Sind z.B. zahlreiche Unfallzeugen vorhanden, ist die Wahrscheinlichkeit, dass der Geschädigte seinen berechtigten zivilrechtlichen Anspruch nicht durchsetzen kann, und damit auch das Strafbedürfnis deutlich niedriger als in dem Fall, in welchem neben dem Unfallverursacher überhaupt keine Zeugen vorhanden sind. In dieser letztgenannten Konstellation ist also ein eher höheres Strafmaß angezeigt.

Diese Erwägungen sollen nachstehend auf einen relativ bekannten Fall aus der Praxis angewandt werden, der noch einmal neu hinterfragt werden soll. Das *OLG Frankfurt/Main* hatte im Jahr 2011 folgenden Sachverhalt zu entscheiden:⁵

Der Angeklagte erfasste in Frankfurt/Main ohne jegliches eigenes Verschulden als Pkw-Führer einen plötzlich auf die Fahrbahn einlaufenden Skateboardfahrer und verletzte diesen so schwer, dass dieser zwei Stunden später verstarb. Der Angeklagte hatte angehalten, sich den schwer Verletzten angesehen und war weitergefahren, ohne Hilfe zu leisten oder zu holen.

Das *AG Frankfurt/Main* hatte eine Freiheitsstrafe von einem Jahr mit Strafaussetzung zur Bewährung verhängt. Auf die Berufung der StA und des Nebenklägers sprach des *LG Frankfurt/Main* als Berufungsinstanz eine Freiheitsstrafe von 2 Jahren und 3 Monaten aus. Dieser Strafausspruch ist vom *OLG Frankfurt/Main* bestätigt worden.

Überzeugt dieses hohe Strafmaß?

Welche Strafzumessungskriterien sind hier zu beachten?

Die Höhe des erstattungsfähigen Schadens der Erben? Hier kommt sicherlich ein Schmerzensgeldanspruch aus §§ 7 Abs. 1 StVG, 253 BGB in Betracht, der allerdings dadurch gemindert ist, dass dem ersatzpflichtigen Halter des Unfallfahrzeuges hier

3 NK-GVR/Quarch, § 142 Rn. 1.

4 Z. B. Schönke/Schröder/Sternberg-Lieben, StGB, 29. Aufl. 2014, § 142 Rn. 1a mwN.

5 OLG Frankfurt/Main, Beschluss vom 22.11.2011 – 3 Ss 356/11 = NZV 2012, 349 m. Anm. Zopfs = SVR 2012, 146 = BeckRS 2011, 27341.

mangels schuldhaften Fehlverhaltens nur die allgemeine Betriebsgefahr seines Kfz in Anrechnung gebracht werden kann. Hinzu treten nach § 10 Abs. 1 S. 2 StVG die vom Halter zu tragenden Beerdigungskosten sowie heute zusätzlich der Anspruch auf das verschuldensunabhängige Hinterbliebenengeld (§ 844 Abs. 3 BGB), den es aber 2011 noch nicht gab.⁶

Also bedeutet allein die Höhe des erstattungsfähigen Schadens hier noch keinen gewichtigen Strafverschärfungsgrund.

Aber, und dies hat das *OLG Frankfurt/Main* auch so ausgeführt, der Gesichtspunkt der Beweisvereitelung spielt hier eine entscheidende Rolle. Denn nach einem tödlichen Verkehrsunfall fällt der wesentliche Unfallzeuge aus. Die Beweislage für die Durchsetzung der berechtigten Ansprüche der Erben verschlechtert sich daher massiv. Diese Beweisbeeinträchtigung wiegt bei einem Todesfall, bei welchem die Hinterbliebenen ein gesteigertes Bedürfnis nach Klarheit über den Tathergang haben, besonders schwer. Hierin liegt ein erheblicher Strafschärfungsgrund.

Das *OLG Frankfurt/Main* hat als weiteren Strafschärfungsaspekt den Tod des Unfallopfers benannt. Zur Begründung rekurrierte der *Senat* auf die im Jahr 1975 abgeschaffte frühere Fassung des § 142 Abs. 3 StGB, nach welcher der Umstand, dass bei dem fraglichen Unfall ein Mensch tödlich verletzt worden ist, zu einem besonders schweren Fall des § 142 StGB mit einem deutlich höheren Strafrahmen von bis zu 15 Jahren führte. Aus den Gesetzesmaterialien bezüglich der Neufassung des § 142 StGB ergebe sich, so damals der *Senat*, dass dieser Rechtsgedanke immer noch zur Anwendung gebracht werden dürfe.

Dieser Ansatz ist zu Recht kritisiert worden. Zum einen, dies hat mein Mitreferent *Prof. Zopfs* in seiner Anmerkung zu der Entscheidung in der NZV überzeugend dargelegt,⁷ ist die vom *OLG Frankfurt/Main* gezogene Schlussfolgerung aus den Gesetzesmaterialien keineswegs zwingend. Vielmehr sprechen diese sogar für den gegenteiligen Schluss. Zum anderen zielt § 142 StGB, wie dargelegt, gerade nicht darauf ab, im Interesse der Sicherheit des Straßenverkehrs oder des Lebensschutzes bestimmte schwere Unfallfolgen zu vermeiden. Bei einer rechtsgutorientierten Betrachtung des Unfallereignisses können die Unfallfolgen vielmehr nur auf dem Hintergrund der berechtigten zivilrechtlichen Schadensersatzansprüche der anderen Beteiligten bzw. der Problematik der Beweisvereitelung gewürdigt werden.

Das eigentlich verwerfliche Verhalten des Täters bestand hier darin, dass er die schweren Verletzungen des Skateboardfahrers erkannte, aber diesen dennoch am Unfallort liegengelassen und insbesondere keine Hilfe geholt hat. Der richtige strafrechtliche Ansatz zur Ahndung dieses Verhalten wäre daher nicht § 142 StGB, sondern der im damaligen Verfahren gemäß § 154a StPO ausgeschiedene § 323c StGB gewesen, die unterlassene Hilfeleistung. Auf diese steht aber lediglich eine Höchststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe. Wäre der Täter also schuldloser Zuschauer und nicht

6 Dazu z. B. Burmann/Jahnke, NZV 2017, 401.

7 Zopfs, NZV 2012, 349.

schuldloser Verursacher des Unfallereignisses gewesen, hätte er für dieselbe unterlassene Hilfeleistung maximal ein Jahr Freiheitsstrafe bekommen können.

Auch auf diesem Hintergrund werden Brüche in der Argumentation des *OLG Frankfurt/Main* erkennbar.

Es bleibt daher nur der dargelegte Aspekt der massiven Beweisvereitelung, welcher hier eine Bestrafung im mittleren bis oberen Bereich des eröffneten Strafrahmens zu rechtfertigen vermag.⁸ Ob dies bei einer bloßen Unfallflucht eine Freiheitsstrafe oberhalb der Bewährungsgrenze des § 56 StGB sein musste, erscheint mir nach der hier vorgenommenen Prüfung mehr denn zweifelhaft, weil mit dem hohen Strafmaß die Konturen des Schutzzwecks des § 142 StGB verwischt worden sind. Zusammenfassend würde ich mich daher dem Strafausspruch des *AG Frankfurt/Main*: Ein Jahr Freiheitsstrafe auf Bewährung anschließen.

Leistet der spätere Unfallflüchtige vor dem Entfernen noch Hilfe am Unfallort, dann kann dies in der Strafzumessung zu seinen Gunsten gewertet werden, da er hiermit seinen Willen, für die Unfallfolgen einzustehen, zum Ausdruck bringt.⁹ Gleiches gilt für eine Rückkehr zum Unfallort nach einer bereits vollendeten Unfallflucht.¹⁰

Als Strafzumessungsgesichtspunkt bei einer Unfallflucht kommt, da es sich hierbei um einen nur private Interessen schützenden Tatbestand handelt, auch ein **Täter-Opfer-Ausgleich** gemäß § 46a StGB **in Betracht**. Bei einem weder straf- noch verkehrsrechtlich vorbelasteten Angeklagten kann, so hat es das *AG Regensburg* überzeugend erkannt, nach Durchführung eines solchen auch ganz von einer Bestrafung abgesehen werden.¹¹ Dies ist ein weiterer Unterschied des Unfallfluchtstatbestandes zu den die Sicherheit des Straßenverkehrs und nicht die Interessen einzelner Verkehrsteilnehmer schützenden Delikten der, z. B., §§ 315b und 315c StGB, bezüglich derer ein Täter-Opfer-Ausgleich mangels Individualschutzes konsequenterweise nicht in Betracht kommt.¹²

2. Die Maßregel der Besserung und Sicherung

a) Grundsätzliches

In § 69 Abs. 2 StGB sind bekanntlich diejenigen Konstellationen aufgelistet, in welchen ein Kraftfahrer im Regelfall als ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeuges i. S. v. § 69 Abs. 1 StGB eingestuft wird. Dies sind Straftaten nach:

- Nr. 1: Straßenverkehrsgefährdung gemäß § 315c StGB: Schutzgut: Sicherheit des Straßenverkehrs;¹³

8 So auch Zopfs, zfs 2017, 132.

9 LG Hagen, Urt. v. 3.7.2017 – 46 KLs 25/16, juris.

10 LG Hagen, Urt. v. 3.7.2017 – 46 KLs 25/16, juris.

11 AG Regensburg StraFo 2009, 341; zustimmend Fromm, SVR 2015, 87, 91.

12 BGH NJW 2015, 500.

13 NK-GVR/Quarch, § 315 c Rn. 1 mwN.

- Nr. 1 a: Verbotene Kraftfahrzeugrennen gemäß § 315d StGB: Schutzgut: Sicherheit des Straßenverkehrs;¹⁴
- Nr. 2: Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB: Schutzgut: Sicherheit des Straßenverkehrs;¹⁵
- Nr. 3: Unfallflucht gemäß § 142 StGB, sofern ein bestimmtes Ausmaß des Schadens eingetreten ist: Schutzgut: Private Interessen der Unfallgeschädigten;¹⁶
- Nr. 4: Vollrausch gemäß § 323a StGB, welcher sich auf die Taten nach Nr. 1 und 3 bezieht.

Es wird schon durch diese Aufzählung deutlich: Die Unfallflucht stellt im Rahmen der Regelatbestände des § 69 Abs. 2 StGB einen Fremdkörper dar. Sie ist die einzige private Interessen schützende Norm, welche im Regelfall einen Fahrerlaubnisentzug nach sich zieht.

Ist dieser Befund überhaupt mit dem Sinn und Zweck des § 69 Abs. 1 StGB, der Grundnorm für den Entzug einer Fahrerlaubnis als Maßregel der Besserung und Sicherung, zu vereinbaren?

Das ist m. E. höchst zweifelhaft.

Zu Sinn und Zweck der Maßregel des Fahrerlaubnisentzugs hat der Große Strafsenat des BGH im Jahr 2005 eine grundsätzliche Entscheidung getroffen und ausgeführt:¹⁷

»§ 69 StGB bezweckt den Schutz der Sicherheit des Straßenverkehrs. Die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis wegen charakterlicher Ungeeignetheit bei Taten im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs (§ 69 Abs. 1 Satz 1 Variante 2 StGB) setzt daher voraus, dass die Anlasstat tragfähige Rückschlüsse darauf zulässt, dass der Täter bereit ist, die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen kriminellen Interessen unterzuordnen.«

Seit dieser – m. E. zutreffenden – Grundsatzentscheidung kann z. B., das war bis dahin der »Klassiker« aus der Praxis,¹⁸ dem im übrigen fehlerfrei fahrenden Drogenkurier nicht mehr ohne weiteres die Fahrerlaubnis entzogen werden.¹⁹

Daher stellt sich an dieser Stelle die Frage: Weshalb kann dann überhaupt einem Unfallflüchtigen, der die Sicherheit des Straßenverkehrs möglicherweise – siehe oben den vom OLG Frankfurt/Main entschiedenen Fall des schuldlosen Unfallverursachers²⁰ – gar nicht beeinträchtigt hat, die Fahrerlaubnis entzogen werden?

Die Antwort liegt in der Geschichte der Norm begründet: Das Bundesverkehrsministerium vertrat ursprünglich die Ansicht, der Sinn und Zweck des § 142 StGB

14 Vgl. NK-GVR/Quarch, Anhang zu § 29 StVO Rn. 3 ff.

15 NK-GVR/Quarch, § 316 Rn. 1 mwN.

16 BGH NJW 2015, 500.

17 BGHSt. 50, 93.

18 Z. B. OLG Köln NZV 2004, 423.

19 Vgl. auch BGH zfs 2015, 229.

20 Oben Fn. 5.

liege in der »Ausmerzung ungeeigneter Kraftfahrer«. Auf diesem Hintergrund ist die Unfallflucht – mit der Einschränkung eines bestimmten Schadensumfangs – im Jahr 1964 in den Katalog derjenigen Tatbestände aufgenommen worden, welche im Regelfall den Entzug der Fahrerlaubnis nach sich ziehen.²¹

Aber das ist im wahrsten Sinne des Wortes »Schnee von gestern«: Denn der Reformgesetzgeber des Jahres 1975 hat sich eindeutig zu dem ausschließlich individualschützenden Charakter des § 142 StGB bekannt,²² allerdings den § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB nicht abgeändert.

§ 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB ist also ein »alter Zopf« aus einer Zeit, in welcher der Gesetzeszweck des § 142 StGB noch anders betrachtet wurde als heute. Und daher stellt sich hier und heute ganz besonders die Frage, ob man diese Norm nicht in die Rechtsgeschichte überführen = ganz abschaffen sollte.

Ich meine ja. § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB ist heute, im Jahr 2018, einfach sinnwidrig und passt systematisch nicht mehr in den § 69 StGB hinein.

Eine aktuelle Entscheidung des *LG Hagen* aus dem vergangenen Jahr 2017²³ zeigt, wie sehr die Gerichte selbst nach Rechtfertigungsargumenten für die in § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB normierte Regelwirkung suchen.

Das *LG Hagen* führt aus:

»Entschieden gegen eine Widerlegung des Regelbeispiels spricht jedoch, dass sich der Angeklagte nicht nur unter den zusätzlichen Voraussetzungen des § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallorts strafbar gemacht, sondern den schweren Unfall durch seine in der ohne ersichtlichen Grund gefahrenen erheblich überhöhten Geschwindigkeit zum Ausdruck gekommene gravierende Pflichtwidrigkeit selbst entscheidend mit herbeigeführt hat.«

Es muss also ein – selbst keinen Regelfall nach § 69 Abs. 2 StGB darstellender – Normverstoß zu Lasten der Verkehrssicherheit herhalten, um den Fahrerlaubnisentzug wegen der die privaten Interessen schützenden Norm des § 142 StGB rechtfertigen zu können. Diese gedanklichen Brüche und Friktionen könnten vermieden werden, wenn § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB ganz abgeschafft würde.

Sollte sich der Gesetzgeber eines Tages tatsächlich entsprechend der hiesigen Anregung dafür entscheiden, § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB zu streichen, möchte ich weiter vorschlagen, bei dieser Gelegenheit § 315b StGB in den Katalog des § 69 Abs. 2 StGB mit hineinzunehmen.²⁴ Da es sich insoweit bei dem Täter um einen Kraftfahrer handeln muss, kommen selbstverständlich hierfür nur die strafbaren Inneneingriffe nach

21 Zopfs, zfs 2017, 132 unter Verweis auf Meurer, Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort, 2014, S. 103.

22 Zopfs, zfs 2017, 132 unter Verweis auf Meurer, Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort, 2014, S. 145.

23 *LG Hagen*, Urt. v. 3.7.2017 – 46 KLs 25/16, juris.

24 Vgl. schon NK-GVR/Quarch, Anhang zu § 29 StVO Rn. 10.

§ 315b Abs. 1 Nr. 2²⁵ und 3²⁶ StGB in Betracht. Das Verhalten der entsprechenden Täter zeigt mindestens in demselben Maß eine verkehrsfeindliche Gesinnung auf wie z. B. eine Straßenverkehrsgefährdung nach § 315c StGB, welche im übrigen ohnehin im Wege der Gesetzeskonkurrenz hinter einem zeitgleich verwirklichten gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr zurücktritt.²⁷ Insbesondere dieses Ergebnis, nämlich dass dann, wenn eine Tat nach § 315c StGB hinter einer solchen nach § 315b StGB zutritt, kein Regelfall des Fahrerlaubnisentzugs nach § 69 Abs. 2 StGB mehr vorliegt, während dies bei einer »bloßen« Straßenverkehrsgefährdung doch der Fall ist, empfinde ich als widersprüchlich und kontraproduktiv. Allerdings kann eine Verfassungswidrigkeit des § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB nicht mehr behauptet werden, da das BVerfG eine an dieser Norm orientierte Verfassungsbeschwerde im vergangenen November als unbegründet zurückgewiesen hat.²⁸

b) Die Höhe des bedeutenden Schadens

Da ich selbstverständlich nicht mit einer baldigen Aufhebung des § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB rechne, bedarf es an dieser Stelle noch einer kritischen Betrachtung dieser Norm, insbesondere ihres problematischsten Tatbestandsmerkmals. Dieses liegt darin, dass derjenige in der Regel als ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeuges anzusehen ist, welcher eine Unfallflucht (§ 142 StGB) begeht, obwohl er weiß oder wissen konnte, dass an fremden Sachen ein *bedeutender Schaden* entstanden ist.²⁹

Irgendwelche Hinweise, ab welchem Schwellenwert ein Schaden als »bedeutend« einzustufen ist, enthält das Gesetz nicht. Eine Entscheidung des BGH hierzu ist nicht vorhanden.³⁰ In der Rechtsprechung der Instanz- und Oberlandesgerichte wird seit jeher betont, dass es sich um einen objektiven Begriff handle, welcher jeweils an die wirtschaftliche Entwicklung anzupassen sei. So hat das *LG Baden-Baden* im Jahr 1981 ohne weitere Begründung ausgesprochen, dass für die Verwirklichung der Voraussetzungen des § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB Fremdsachschäden in Höhe von mindestens 1.500 DM vorhanden sein müssten.³¹ Bis zur Euro-Umstellung im Jahr 2002 hielt sich als herrschende Rechtsansicht ein Schwellenwert von 2.000 DM.³² Im Jahr 2004 stellte das *LG Braunschweig* für einen Sachverhalt aus dem Jahr 2002 ohne jedwede Begründung fest, dass sich der Schwellenwert zum »bedeutenden Schaden« seit der Euro-Einführung auf 1.300 € bemesse.³³ Diese Rechtsprechung hat die Zu-

25 Vgl. OLG Hamm NZV 2017, 288 [Kerkmann].

26 Vgl. z. B. NK-GVR/Quarch, § 315b StGB Rn. 8 ff.

27 BGH NStZ-RR 2007, 59.

28 BVerfG, Beschluss v. 8.11.2017 – 2 BvR 2129/16 – juris.

29 Dazu insgesamt und eingehend Quarch, *Der grenzwertige Grenzwert, ACE-Verkehrsjurist* 2/2016, S. 1 ff.

30 BGH NStZ 2011, 209 referiert lediglich die Rechtsprechung der Obergerichte; vgl. zu dieser Entscheidung Ternig, NZV 2018, 10, 13.

31 LG Baden-Baden NJW 1981, 1569.

32 Vgl. die Nachweise in LG Frankfurt/M. NStZ-RR 2009, 215.

33 LG Braunschweig zfs 2005, 100.

stimmung verschiedener Obergerichte gefunden.³⁴ Bis heute, also bis zum Jahr 2018, wird diese Wertgrenze in der Rechtsprechung und in der Kommentarliteratur als herrschende Meinung bezeichnet,³⁵ wobei zumeist auch darauf hingewiesen wird,³⁶ dass einzelne Gerichte den Grenzwert mittlerweile bei 1.500 € ziehen.³⁷

M. E. ist ein solcher Miniatur-Sprung von max. 200 € allerdings heute bei weitem nicht mehr geeignet, um die tatsächliche Preis- und Einkommensentwicklung über 15 Jahre hinweg, seit – *LG Braunschweig*! – dem Jahr 2002 bis zum Jahr 2017, hinreichend zu kompensieren. Aus der jüngeren veröffentlichten Rechtsprechung überzeugend ist deshalb nach meiner Ansicht nur die Entscheidung des *LG Landshut* aus dem Jahr 2013, welche den »bedeutenden Schaden« mit einem Grenzwert von 2.500 € ansetzt.³⁸ In der Literatur geht *Fromm* noch darüber hinaus und fordert einen Grenzwert von 5.000 – 10.000 €. ³⁹ Mit diesen beiden Ansätzen des *LG Landshut* und von *Fromm* – wird dem – siehe die obige Darstellung – bereits seit den achtziger Jahren verankerten Grundsatz zur Auslegung des § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB Rechnung getragen, den jeweiligen Schwellenwert zum »bedeutenden Schaden« regelmäßig der Preis- und Einkommensentwicklung anzupassen. Das derzeit von der herrschenden Meinung vorgenommene bloße Festschreiben bzw. minimale Korrigieren der Wertansätze aus dem Jahr 2002 kann m. E. dem Sinn und Zweck der Norm des § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB schlichtweg nicht mehr gerecht werden, es bedarf vielmehr einer dynamischen Handhabung der Norm in dem dargestellten Sinn.

c) Der Umfang des bedeutenden Schadens

Genauso wie die Höhe des bedeutenden Schadens ist die Frage zu diskutieren, welche Faktoren in dessen Berechnung einzustellen sind.⁴⁰

Für die Beantwortung dieser Frage hilft der Gesetzestext weiter. Denn der regelmäßige Entzug der Fahrerlaubnis erfolgt nach § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB nur dann,

34 OLG Dresden NJW 2005, 2633; OLG Jena NZV 2005, 434; OLG Hamburg zfs 2007, 411; OLG Hamm NZV 2011, 356.

35 Z. B. OLG Düsseldorf, Beschluss v. 11.7.2013 – 3 Ws 225/13 – juris; LG Erfurt Blutalkohol 52 (2015), 42; LG Krefeld, Beschluss v. 23.3.2016 – 21 Qs 47/16 – juris; LG Schwerin Verkehrsrecht aktuell 2016, 29; Schönke/Schröder-Stree/Kinzig, StGB, 29. Auflage 2014, § 69 Rn. 39 m. w. N.; NK-GVR/Kerkmann/Blum, 2. Aufl. 2017, § 69 Rn. 27 und Burmann, in: Burmann/Hess/Hühnermann/Jahnke, 25. Auflage 2018, § 69 StGB Rn. 20: mindestens 1300 €; vergleiche auch Himmelreich/Halm, NStZ 2011, 440, 442; Krumm, NJW 2012, 829; Wertgrenze zwischen 1300 und 1500 €.

36 Z. B. LG Heilbronn DAR 2017, 648; LG Braunschweig DAR 2016, 596.

37 Z. B. LG Braunschweig DAR 2016, 596; LG Lübeck DV 2014, 130; AG Berlin-Tiergarten zfs 2015, 589.

38 LG Landshut DAR 2013, 588; zustimmend Fromm, SVR 2015, 87; in diese Richtung auch Zopfs, zfs 2017, 132; zu der Entscheidung auch Krenberger jurisPR-VerkrR 16/2014 Anm. 5;.

39 Fromm, NZV 2018, 5, 9.

40 Auch dazu eingehend Quarch, Der grenzwertige Grenzwert, ACE-Verkehrsjurist 2/2016, S. 1 ff.

wenn der Täter *weiß oder wissen kann, dass an fremden Sachen bedeutender Schaden entstanden* ist. Diese Formulierung macht deutlich, dass nur solche Schadenspositionen zu berücksichtigen sind, bei welchen der Unfallfahrer am Unfallort davon ausgehen kann, dass sie tatsächlich anfallen werden. Oder wie es *Carsten Krumm* zutreffend ausgeführt hat: »Nur Schäden, die für den Beschuldigten am Tatort kalkulierbar waren, können Gegenstand des bedeutenden Sachschadens sein.«⁴¹ Dieses Kriterium erfüllt aber sicher nur eine einzige Schadensposition, nämlich der eigentliche Fahrzeugsachschaden, denn dieser ist am Unfallort erkennbar und kalkulierbar.⁴² Was der Unfallverursacher am Unfallort nicht weiß oder wissen kann ist, ob dieser Schaden tatsächlich jemals in einer Fachwerkstatt repariert wird oder ob der Geschädigte stattdessen auf Gutachtenbasis reguliert und sich den von dem Sachverständigen ermittelten Reparaturkostenbetrag auszahlen lässt. Damit kann der Unfallverursacher aber auch nicht wissen, ob auf den für die Reparatur des Unfallschadens erforderlichen Betrag jemals Umsatzsteuer zu zahlen ist bzw. ob dem Geschädigten jemals ein entsprechender zivilrechtlicher Anspruch aus § 249 Abs. 2 BGB auf Erstattung der Umsatzsteuer zustehen wird. Deshalb kann in die Berechnung des »bedeutenden Schadens« im Sinne von § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB nur der Netto-Reparaturkostenbetrag einbezogen werden.⁴³

Alle weiteren Schadenspositionen im Sinne der §§ 249 ff. BGB sind am Unfallort in keiner Weise kalkulierbar: Der Unfallverursacher kann nicht wissen, ob die Geschädigten jemals einen Sachverständigen⁴⁴ und/oder einen Rechtsanwalt beauftragen werden,⁴⁵ ob sie jemals einen Mietwagen in Anspruch nehmen werden, ob sie Nutzungs- oder Verdienstausfall geltend machen werden oder ob das Unfallfahrzeug in eine Lackiererei verbracht werden muss.⁴⁶ Alle diese Positionen fließen daher in den »bedeutenden Schaden« im Sinne von § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB nicht mit ein. Diese Sichtweise entspricht einer gefestigten Rechtsauffassung.⁴⁷ Anderer Ansicht war allerdings das *OLG Düsseldorf* in einem Beschluss aus dem Jahr 2013, welches sämtliche zivilrechtlich erstattungsfähigen Positionen in den Begriff des »bedeutenden Schadens« mit einbezogen hat.⁴⁸ Diese singular gebliebene Entscheidung setzt sich aber mit den Gegenmeinungen nicht auseinander und überzeugt m. E. nicht.

41 Krumm, NJW 2012, 829.

42 Krumm, NJW 2012, 829.

43 LG Gera NZV 2006, 105, 106; LG Aachen, Beschluss v. 13.11.2017 – 66 Qs 10/16 = BeckRS 2017, 132531; Quarch in: Buck/Krumbholz, Der Sachverständigenbeweis im Verkehrs- und Strafrecht, 2. Aufl. 2013, § 13 Rn. 56.

44 LG Hamburg NZV 1993, 326.

45 LG Hamburg NStZ 1995, 91.

46 LG Aachen, Beschluss v. 13.11.2017 – 66 Qs 10/16 = BeckRS 2017, 132531; Quarch in: Buck/Krumbholz, Der Sachverständigenbeweis im Verkehrs- und Strafrecht, 2. Aufl. 2013, § 13 Rn. 56; insgesamt hierzu Himmelreich/Krumm/Staub, DAR 2012, 49, 53 mwN.

47 Z. B. Schönke/Schröder-Stree/Kinzig, StGB, 29. Auflage 2014, § 69 Rn. 39 mit weiteren Nachweisen.

48 OLG Düsseldorf, Beschluss v. 11.7.2013 – 3 Ws 225/13 – juris.

Nicht in den »bedeutenden Schaden« einzurechnen sind nach meiner Auffassung auch die Abschleppkosten⁴⁹ sowie der merkantile Minderwert. Auch diese Positionen sind am Unfallort vor dem Unfallverursacher in keiner Weise kalkulierbar.⁵⁰ Denn der Unfallflüchtige kann schlechterdings nicht wissen, ob das beschädigte Fahrzeug jemals abgeschleppt werden wird. Genauso wenig ist es ihm möglich zu kalkulieren, ob der verursachte Schaden den Marktwert des gegnerischen Fahrzeuges herabsetzen kann. Es darf allerdings nicht verschwiegen werden, dass bezüglich dieser beiden Positionen auch verbreitet andere Ansichten vertreten werden.⁵¹

Alle geltend gemachten Schadenspositionen sind darüber hinaus darauf zu untersuchen, ob sie nach dem zivilrechtlichen Wirtschaftlichkeitsgebot überhaupt erstattungsfähig sind. Denn ein Schadensbetrag, welcher bereits nach zivilrechtlichen Gesichtspunkten nicht zu berücksichtigen ist, kann auch kein Teil eines »bedeutenden Schadens« im Sinne des Strafrechtes werden.⁵² Das bedeutet z. B.: Wenn zivilrechtlich nicht auf Reparaturkostenbasis reguliert werden darf, sondern lediglich ein Anspruch auf Erstattung des Wiederbeschaffungswertes des beschädigten PKW abzüglich des noch vorhandenen Restwertes besteht, dann kann für die Berechnung des »bedeutenden Schadens« auch nur der letztgenannte Betrag in Ansatz gebracht werden.⁵³ Auch ein etwa gebotener Abzug »Neu für alt« kann sich in diesem Zusammenhang strafrechtlich zugunsten des Unfallfahrers auswirken.⁵⁴

d) Die subjektive Komponente

Kritisch geprüft werden soll auch der Stand von Rechtsprechung und Literatur zur subjektiven Seite des § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB:⁵⁵ Denn die Fahrerlaubnis des Unfallfahrers ist, wie bereits mehrfach erwähnt, nach dieser Norm nur dann in der Regel zu entziehen, wenn *er weiß oder hätte wissen können*, dass an den beschädigten Fahrzeugen ein bedeutender Schaden entstanden ist. D.h.: Was für den Unfallflüchtigen am Unfallort von außen nicht zu erkennen war, kann ihm auch nicht zur Last gelegt werden.⁵⁶ Diese einfache Formel ist der Maßstab aller weiteren Prüfungen. Es muss also im Einzelfall ganz genau festgestellt werden, welches Schadensbild der Unfallfahrer vor Ort tatsächlich hätte erkennen können. § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB ist daher eine der Norm mit einem subjektiv-individuellen Einschlag.

49 AA allerdings BGH NStZ 2011, 215 (obiter dictum); dazu Ternig, NZV 2018, 10, 13.

50 Ebenso Krumm, NJW 2012, 829, 830.

51 LG Frankfurt/M. NStZ-RR 2009, 215; Schönke/Schröder-Stree/Kinzig, StGB, 29. Auflage 2014, § 69 Rn. 39 mit weiteren Nachweisen.

52 OLG Hamm NZV 2011, 356; Krumm, NJW 2012, 829.

53 LG Hannover Verkehrsrecht aktuell 2016, 29.

54 NK-GVR/Quarch, § 142 StGB Rn 29.

55 Auch hierzu eingehend Quarch, Der grenzwertige Grenzwert, ACE-Verkehrsjurist 2/2016, S. 1 ff.

56 OLG Naumburg NJW 1996, 204; Krumm, NJW 2012, 829.

Vorbildlich ist insoweit eine Entscheidung des *LG Wuppertal* aus dem Jahr 2015.⁵⁷ Darin wird ausgeführt, dass der in dem von dem Geschädigten eingeholten Sachverständigengutachten festgestellte Karoserieschaden mit Durchstauchung des vorderen Stoßfängers – Reparaturkosten: ca. 1.400 € – auf den am Unfallort gefertigten Lichtbildern jedenfalls bei laienhafter Betrachtung nicht erkennbar ist. Weiter weist die *Kammer* darauf hin, dass dieser Schaden offenbar auch von den den Unfall aufnehmenden Polizeibeamten nicht bemerkt worden ist, was ein Indiz dafür darstelle, dass dieser Umstand nur bei eingehender Betrachtung durch einen Sachverständigen zu erkennen gewesen sei. Damit könne dieses Schadensbild aber im Rahmen der Prüfung des § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB mangels Erkennbarkeit nicht dem Unfallfahrer zugerechnet werden. Von einem vorläufigen Entzug der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO i. V. mit § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB sah das *LG Wuppertal* deshalb überzeugender- und konsequenterweise ab.

Daneben gibt es Schadensbilder, die zwar am Unfallort ohne weiteres erkennbar sind, deren Ausmaß aber bei einer Betrachtung von außen nicht vollständig erfasst werden kann. Für einen solchen Fall, so hat es das *LG Kaiserslautern*⁵⁸ überzeugend festgestellt, sind die Schadensschätzungen der den Unfall aufnehmenden Polizeibeamten von großer Bedeutung. Gelangen die Polizeibeamten, welche ja im Regelfall mit Verkehrsunfällen und Schadensbildern vertraut sind, zu einem von ihnen geschätzten Schadensbetrag von deutlich unterhalb des Schwellenwertes, so komme, so das *LG Kaiserslautern*, auch eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis selbst dann nicht in Betracht, wenn der tatsächliche Unfallschaden über diesem Grenzwert liegt. Denn wenn selbst die erfahrenen Polizeibeamten den tatsächlichen Schadensumfang von außen nicht erkennen konnten, kann von dem unfallflüchtigen Fahrer nichts anderes verlangt werden.

Zu diesem Aspekt hat das *LG Heilbronn* im vergangenen Jahr 2017 eine andere Ansicht vertreten und ausgeführt, wenn das gesamte Schadensbild für den Unfallfahrer erkennbar gewesen sei, komme es auf die Einschätzung der Schadenshöhe durch die aufnehmenden Polizeibeamten nicht mehr an.⁵⁹ Diese Ansicht vermag m. E. nicht zu überzeugen, stellt sie doch die jedenfalls in der Regel fehlende Kompetenz des Unfallflüchtigen zur Beurteilung der möglichen Schadenshöhe über die Berufserfahrung der Polizeibeamten. Damit wird aber dem individuell-subjektiven Charakter des § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB m. E. nach nicht mehr hinreichend Rechnung getragen.

Schlussfolgerungen in dem Sinne »Das muss doch jeder sehen« haben ohnehin vor der obergerichtlichen Rechtsprechung keinen Bestand. Eindrucksvoll ist insoweit eine Entscheidung des *OLG Köln* aus dem Jahr 2011,⁶⁰ in welcher der *Senat* die Begründung der Vorinstanz regelrecht »zerpflückt« hat. Dort war ausgeführt worden,

57 LG Wuppertal DAR 2015, 412.

58 LG Kaiserslautern VRR 2012, 282.

59 LG Heilbronn DAR 2017, 648.

60 OLG Köln NZV 2011, 510.

der Unfallfahrer müsse gewusst haben, dass es sich bei dem durch den Unfall verursachten Lackschaden am Stoßfänger um einen in der Wiederherstellung teuren Schaden gehandelt habe, da er ja von Beruf Lehrer sei (!). Einer solchen vorurteilsbeladenen, nicht auf den Einzelfall eingehenden Argumentation hat das *OLG Köln* überzeugend einen Riegel vorgeschoben.

e) Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Viel diskutiert ist schließlich die Fragestellung, wie lange nach dem Unfallereignis eine auf §§ 111 a StPO, 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB gestützte (vorläufige) Entziehung der Fahrerlaubnis noch dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gerecht wird.

Im vergangenen Jahr 2017 hat z. B. das *Kammergericht* entschieden, ein Fahrerlaubnisentzug 11 Monate nach dem Unfallereignis sei noch verhältnismäßig,⁶¹ während das *LG Görlitz* demgegenüber ebenfalls im Jahr 2017 erkannt hat, ein Jahr nach dem fraglichen Unfall könne nicht mehr wirksam die Fahrerlaubnis entzogen werden.⁶² Das *LG Erfurt* hat sogar den vorläufigen Fahrerlaubnisentzug nach Ablauf von 1 Jahr und sieben Monaten noch als verhältnismäßig bezeichnet und ausgeführt, das öffentliche Interesse an dem Schutz vor ungeeigneten Kraftfahrern gehe hier dem individuellen Interesse des Täters am Bestand seiner Fahrerlaubnis vor.⁶³ An dieser Argumentation wird nochmals die gesamte Problematik deutlich, welche dieser Beitrag aufzeigen wollte: Denn § 142 StGB ist eben gerade keine Norm, welche dem Schutz von öffentlichen Interessen dient. Und § 69 StGB möchte diejenigen Kraftfahrer »aus dem Verkehr ziehen«, welche bereit sind, die Sicherheit des Straßenverkehrs ihren eigenen kriminellen Interessen unterzuordnen, und nicht diejenigen, welche »lediglich« die Befriedigung zivilrechtlicher Ansprüche dritter Personen verhindern möchten. Erneut wird deutlich, dass § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB einen systematischen Fremdkörper darstellt, dessen Abschaffung zwecks Verhinderung von Widersprüchlichkeiten im Verkehrsstrafrecht mehr als sinnvoll wäre.

3. Die Nebenstrafe

Komplett unbedenklich ist es hingegen, bei einer Unfallflucht neben einer Geld- oder Freiheitsstrafe nach § 44 StGB als Nebenstrafe ein Fahrverbot von jetzt bis zu 6 Monaten zu verhängen. Die mit dem Fahrverbot verbundene »Denkzettelfunktion«⁶⁴ passt genau zu dem Verhalten eines Täters, welcher als Kraftfahrer die Befriedigung berechtigter zivilrechtlicher Ansprüche eines anderen Kraftfahrers verhindert. Denn, wie ausgeführt, der Täter einer bloßen Unfallflucht stellt keine Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs dar, aber er missachtet eine seiner sonstigen Pflichten als Kraftfahrzeugführer, und das soll er spüren. Für diese Fallgestaltungen war das Fahrverbot des § 44 StGB geschaffen worden, und daran hat sich durch die Neufassung

61 KG DAR 2017, 591.

62 LG Görlitz, Beschluss v. 8.9.2017 – 13 Qs 148/17, juris.

63 LG Erfurt Blutalkohol 52 (2015), 42.

64 Statt aller NK-GVR/Kerkmann/Blum, § 44 StGB Rn. 1.

dieser Norm nichts geändert.⁶⁵ Im Gegenteil: Die Erweiterung des Fahrverbots auf eine Zeitspanne von bis zu 6 Monaten und damit auf das Minimum einer Sperrfrist nach dem Entzug der Fahrerlaubnis (§ 69 a Abs. 1 S. 1 StGB) gibt den Gerichten die Möglichkeit, auf eine Unfallflucht in angemessenerer Weise zu reagieren als es bislang bei der früheren Fahrverbots-Obergrenze von nur 3 Monaten möglich war. Der Abschied von dem liebgewonnenen, aber systematisch fragwürdigen Fahrerlaubnisentzug nach § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB dürfte aufgrund dieser neuen Option der Praxis gar nicht mehr so schwer fallen.

⁶⁵ Sehr kritisch zur Neufassung des § 44 StGB, ausgenommen die Erhöhung der Strafobergrenze auf 6 Monate, Quarch, ACE-Verkehrsjurist 3/2017, S. 1 ff.

Versicherungsrechtliche Auswirkungen des unerlaubten Entfernen vom Unfallort

Dr. Philipp Schulz-Merkel
Rechtsanwalt, Fachanwalt für Versicherungsrecht, für Strafrecht und für Verkehrsrecht, Nürnberg

I. Einleitung

Das unerlaubte Entfernen vom Unfallort kann nicht nur eine Strafverfolgung aufgrund Verstoßes gegen § 142 StGB nach sich ziehen, sondern auch Auswirkungen auf die Leistungspflicht des Kfz-Versicherers haben. Verletzt der Versicherungsnehmer mit dem Entfernen gleichzeitig eine vertraglich vereinbarte Aufklärungsobliegenheit, wie sie die Allgemeine Bedingungen für Kfz-Versicherung (AKB 2015) vorsehen, so kann dies zur Leistungsfreiheit des Versicherers nach § 28 VVG führen. Damit hat § 142 StGB eine doppelte Wirkung. Bei der Ausgestaltung der Norm sind daher stets die versicherungsrechtlichen Folgen beachtet werden. Wie die strafrechtliche Normierung mit dem Versicherungsschutz des Täters zusammenspielt ist herauszuarbeiten.

Dazu soll zunächst die Bedeutung der Aufklärungsobliegenheit (I.) beleuchtet werden. Um die Reichweite der Aufklärungsobliegenheit und ihr Verhältnis zu § 142 StGB in den heutigen AKB 2015 durch Auslegung festzustellen (III.) wird zunächst zur Erlangung eines Hilfsmittels anhand eines kurzen Abrisses der derzeit sich im Umlauf befindlichen Klauseln die Entwicklung der Aufklärungsobliegenheit in den AKB beschrieben (II.). Im Anschluss erfolgt ein Seitenblick zu den Rechtsfolgen bei Obliegenheitsverletzung (IV.). Dies soll eine Grundlage bilden worauf bei der Ausgestaltung des § 142 StGB im Hinblick auf versicherungsvertragliche Obliegenheiten zu achten ist.

II. Die Aufklärungsobliegenheit

Pflichten des Versicherungsnehmers während des laufenden Vertrages werden überwiegend in den Allgemeinen Bedingungen für die Kfz-Versicherungen geregelt.

Zentraler Punkt dabei ist die Risikobegrenzung des Versicherers und die Möglichkeit dem Versicherer ein Wissen zu verschaffen, welches dieser zur Prüfung seiner Leistungspflicht benötigt.

1. Obliegenheiten im Allgemeinen

Zunächst ist in Erinnerung zu rufen, wie Obliegenheiten im Rechtsinne zu verstehen sind. Obliegenheiten sind Verhaltensvorschriften, die sich aus Gesetz oder Vertrag ergeben. Eine Obliegenheit ist weniger als eine Verpflichtung: Sie kann vom Gläubiger nicht eingeklagt werden und nicht zu einer Schadensersatzverpflichtung führen. Der Schuldner muss allerdings im Falle der Verletzung der ihm zur Last fallenden Obliegenheiten die aus dieser Verletzung entstehenden Nachteile dergestalt hinnehmen, dass er bestehende eigene Rechte verliert, bzw. nicht mehr geltend machen kann oder dass er Rechte, die er bei Wahrnehmung der Obliegenheit erwerben würde, nicht erhält.¹

Im Versicherungsrecht ist zwischen gesetzlich angeordneten und rechtsgeschäftlich vereinbarten Obliegenheiten zu unterscheiden. So werden dem Versicherungsnehmer bereits durch das Gesetz bestimmte Verhaltensregeln auferlegt, um beispielsweise dem Versicherer risikorelevante Informationen zukommen zu lassen (vgl. beispielsweise § 19 VVG) oder auch den Versicherungsfall abzuwenden (vgl. beispielsweise § 82 VVG). Der Gesetzgeber ging dabei davon aus, dass die gesetzlichen Vorschriften durch vertragliche Verhalten ergänzt werden, was sich beispielsweise an der Sanktionslosigkeit der gesetzlichen Pflichten aus §§ 30, 31 VVG ergibt.²

Nachfolgend und gegenständig relevant sind jedoch vertraglich vereinbarte Obliegenheiten. Für diese regelt § 28 VVG die Rechtsfolgen bei einem Verstoß: Abs. 1 gewährt dem Versicherer ein Kündigungsrecht und Abs. 2 statuiert, flankiert durch Abs. 3 und 4, unter welchen Voraussetzungen der Versicherer leistungsfrei ist.

2. Unfallflucht als Obliegenheitsverletzung

Zunächst ist auf die Verwirklichung der Aufklärungsobliegenheitsverletzung näher einzugehen. Durch diese obliegt es dem Versicherungsnehmer, alles zu tun, was zur Aufklärung des Versicherungsfalls erforderlich ist, namentlich die erforderlichen Feststellungen zu ermöglichen. Ratio der Aufklärungsobliegenheit ist damit, dem Versicherer zu ermöglichen, seine Leistungsverpflichtung festzustellen. Gerade dies erweist sich als schwieriger wenn der Versicherungsnehmer eine Unfallflucht begeht.

Unter die erforderlichen Feststellungen fallen somit solche zur Person, insbesondere der körperliche Zustand, ob Alkohol oder Drogen konsumiert wurden, aber auch die Art der Unfallbeteiligung. Der Umfang der Leistungsverpflichtung hängt maßgeblich davon ab, ob dem Versicherungsnehmer eine willkürliche Gefahrenerhöhung

1 Schmidt, Die Obliegenheit, 1953.

2 Armbrüster, in Prölss/Martin, Versicherungsvertragsgesetz, § 28 VVG, Rn. 1.

oder grobe Fahrlässigkeit bei der Herbeiführung des Versicherungsfalles vorzuwerfen ist oder ob etwa eine Schwarzfahrt vorliegt.³

Bei der Haftpflichtversicherung sind diese Feststellungen für die Beantwortung der Frage erforderlich, ob der Versicherer im Verhältnis zum Geschädigten nur subsidiär haftet (§ 117 VVG).⁴ Bei der Kaskoversicherung geht es um die Frage ob eine Leistungsfreiheit des Versicherers nach § 28 Abs. 2 VVG besteht. Sinn ist also, den Versicherer in die Lage zu versetzen, sachgemäße Entschließungen über die Behandlung des Versicherungsfalles zu treffen.⁵

Diese Ratio stimmt mit dem Strafzweck des § 142 StGB nicht vollkommen überein. Die Erfüllung der in § 142 StGB normierten Pflicht soll die Möglichkeit eröffnen, die zivilrechtliche Verantwortlichkeit der Unfallbeteiligten untereinander festzustellen.⁶ Hingegen will § 142 StGB nicht das Interesse des Versicherers zur Einhaltung der versicherungsrechtlichen Aufklärungspflichten schützen. Das Aufklärungsinteresse wird allenfalls durch eine Reflexwirkung geschützt, da die durch § 142 StGB geforderten Feststellungen mittelbar auch dem Versicherer zugutekommen können.⁷

In der Rechtswissenschaft ist ein Streit entbrannt, ob die Aufklärungsobliegenheit an die Verwirklichung des Tatbestands des § 142 StGB, das unerlaubte Entfernen vom Unfallort, gekoppelt ist oder gar darüber hinausgeht. Der Streit ist nicht nur akademischer Natur, auch die Rechtsprechung musste sich bereits mehrfach damit auseinandersetzen. Man stelle sich nur den Versicherungsnehmer vor, der mit seinem Kfz einen Unfall hat, bei dem aber lediglich sein eigenes Fahrzeug beschädigt wird, es also an einem Fremdschaden mangelt. Unter diesen Umständen käme eine Strafbarkeit nach § 142 StGB nicht in Betracht, da dort nach einhelliger Ansicht eine Fremdschädigung vorliegen muss.⁸ Hier stellt sich die Gretchenfrage: Wenn der Versicherungsnehmer sich bei einem Entfernen vom Unfallort zwar nicht strafbar macht, begehrt er dadurch dennoch eine Aufklärungsobliegenheitsverletzung, was als Rechtsfolge zur Leistungsfreiheit des Versicherers führt? Um dies beurteilen zu können sind die Klauseln zur Aufklärungsobliegenheit zu betrachten. Damit ist natürlich auch die Frage zu stellen inwieweit die AKBs an den § 142 StGB anzupassen sind beziehungsweise umgekehrt.

3 Maier, in: Stiefel/Maier, Kraftfahrtversicherung: AKB, 19. Aufl. 2017, AKB 2015 E.1, Rn. 32.

4 Maier, in: Stiefel/Maier, Kraftfahrtversicherung: AKB, 19. Aufl. 2017, AKB 2015 E.1, Rn. 32.

5 BGH, Urt. v. 21.04.1993, Az.: IV ZR 34/92 NJW 1993, 1862 = BGHZ 122, 250; BGH, Urt. v. 08.01.1969, Az.: IV ZR 530/68 = VersR 1969, 267.

6 Zopfs, in MüKo StGB, 3. Aufl. 2017, § 142, Rn. 2; BT-Drs. 7/2324, 4 f.; 7/3505, 3.

7 Zopfs, in MüKo StGB, 3. Aufl. 2017, § 142, Rn. 2; BGH, Urt. v. 15.12.1982, Az.: IVa ZR 33/81 = VersR 1983, 258, 259.

8 Vgl. BGH, Urt. v. 26.05.1955, Az.: 4 StR 148/55 = NJW 1955, 1078 (1079); Zopfs, in: MüKo StGB, 3. Aufl. 2017, § 142, Rn. 28.

III. Klauseln zu Aufklärungsobliegenheiten

Das fragmentarisch geregelte VVG selbst regelt keine Aufklärungsobliegenheit; vielmehr dienen die Allgemeinen Versicherungsbedingungen der Versicherungsgesellschaften als »Lückenfüllung«. Eine wichtige Rolle hat dabei der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. eingenommen, der unverbindliche Musterbedingungen für die Kraftfahrtversicherung anbietet, die Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB). Diese Bedingungen sind für die Versicherungsunternehmen unverbindlich; sie haben keinerlei Gesetzeskraft und die Verwendung ist rein fakultativ. Dennoch kommt den AKB in der Praxis eine erhebliche Bedeutung zu, da diese von den meisten Versicherungsgesellschaften nahezu vollständig in ihre eigenen Versicherungsbedingungen korporiert wurden.

Im Folgenden werden die verschiedenen Klauseln zu Aufklärungsobliegenheiten von den AKB 2007 bis zu den AKB 2015 aufgezeigt.⁹ Dies soll eine Grundlage dafür schaffen, was bei der Klauselgestaltung im Rahmen von Aufklärungsobliegenheiten zu beachten ist, um auch bei einer Änderung des § 142 StGB entsprechende Anpassungen vorzunehmen zu können. Wichtig wird diese Betrachtung auch für Altverträge sein.

1. AKB 2007

Die Klausel zur Aufklärungsobliegenheit in den AKB war bis zur fundamentalen Neuordnung durch die AKB 2008¹⁰ lange Zeit anders formuliert. In § 7 I. Abs. 2 S. 4 AKB 2007 war aufgeführt:

»Der Versicherungsnehmer ist verpflichtet, alles zu tun, was zur Aufklärung des Tatbestandes und zur Minderung des Schadens dienlich sein kann.«

Die Aufklärungsobliegenheit war damit erkennbar weit gefasst. Eine Wartepflicht an der Unfallstelle war ebenso wenig wie ein Bezug zum Straftatbestand des § 142 StGB erkennbar.

Die gefestigte Rechtsprechung des BGH half hier weiter, indem diese ausführte, dass das bloße Verlassen der Unfallstelle nur, aber auch stets, eine Verletzung der Aufklärungsobliegenheit in der Kaskoversicherung und in der Kfz-Haftpflichtversicherung darstellt, wenn dadurch der objektive und subjektive Tatbestand des § 142

⁹ Schon vor den heutigen AKB gab es eine Reihe von unverbindlichen Musterbedingungen. Vorreiter waren die 1928 vom Verband der Kraftfahrzeugversicherer entwickelten Vertragsbedingungen. Zur geschichtlichen Entwicklung Maier, Stiefel/Maier (Hrsg.), Kraftfahrtversicherung: AKB, 19. Auflage 2017, Rn. 1 ff.

¹⁰ Dadurch wurden die AKB der Neuverkündung des VVG vom 23. November 2007 angepasst; dazu Ratz, in: Heussen/Hamm (Hrsg.), Beck'sches Rechtsanwalts-Handbuch, 11. Aufl. 2016, § 29, Rn. 576 ff.

StGB erfüllt wird.¹¹ Auch wenn dies nicht ausdrücklich in der Klausel geregelt ist, handelt es sich um eine elementare, allgemeine und jedem Versicherungsnehmer und Kraftfahrer bekannte Pflicht. Dass der Versicherungsnehmer mit ihrer Verletzung auch den Leistungsanspruch gegen seinen Versicherer gefährden kann, drängt sich ihm schon deshalb auf, weil der Kraftfahrer weiß, dass sein Versicherer bei einem Schadensfall stets ein Interesse an der vollständigen Aufklärung des Unfallhergangs und der Unfallursachen hat, das er mit dem Verlassen des Unfallorts nachhaltig beeinträchtigt.¹²

Durch die Rechtsprechung ergibt sich damit ein Gleichlauf der AKB zur Verwirklichung des Tatbestands des § 142 StGB.

2. AKB 2008

Die allgemeine, durch § 142 StGB geprägte Aufklärungsobliegenheit wurde durch die AKB 2008 als eigenständige Aufklärungsobliegenheit deutlicher in die Musterbedingungen aufgenommen:

»Sie sind verpflichtet, alles zu tun, was der Aufklärung des Schadeneignisses dienen kann. Dies bedeutet insbesondere, dass Sie unsere Fragen zu den Umständen des Schadeneignisses wahrheitsgemäß und vollständig beantworten müssen und den Unfallort nicht verlassen dürfen, ohne die erforderlichen Feststellungen zu ermöglichen.«

Die Klausel ist erkennbar deutlicher gefasst als die alte Klausel. Es wird konkret Bezug genommen auf die Aufklärung des Schadensereignisses, insbesondere die Ermöglichung der erforderlichen Feststellung, flankiert durch eine Wartezeit. Notwendig war diese Klarstellung durch die AKBs wohl nicht. Wie dargelegt hatte die höchstrichterliche Rechtsprechung bereits bei den AKB 2007 den Gleichlauf der Klausel zur Verwirklichung des Tatbestands des § 142 StGB mehrfach bestätigt. Fraglich war nun die Reichweite der konkreteren Regelung. Das OLG München kam zu dem Ergebnis, dass die Klausel eine eigenständige Obliegenheit statuiert, die losgelöst vom Straftatbestand des § 142 StGB besteht.¹³ Jedoch stellte das Gericht auch fest, dass Inhalt und Grenzen nicht weiter als über die gesetzlichen Vorgaben des § 142 StGB hinausgehen.

Es besteht bei der Klausel in den AKB 2008 also keine Koppelung der Obliegenheit an den Straftatbestand, jedoch eine inhaltliche Deckung.

11 BGH, Urt. v. 08.05.1967, Az.: II ZR 17/65 = NJW 1967, 1756; BGH, Urt. v. 15.12.1982, Az.: IVa ZR 33/81 = VersR 1983, 258; BGH, Urt. v. 01.12.1999, Az.: IV ZR 71/99 = NVersZ 2000, 134.

12 BGH, Urt. v. 08.05.1958, Az.: II ZR 1/57 = NJW 1958, 993; BGH, Urt. v. 18.02.1970, Az.: IV ZR 1005/68 = NJW 1970, 1082; BGH, Urt. v. 15.12.1982, Az.: IVa ZR 33/81 = VersR 1983, 258; BGH, Urt. v. 01.12.1999, Az.: IV ZR 71/99 = NVersZ 2000, 134.

13 OLG München, Urt. v. 26. 2. 2016, Az.: 10 U 2166/15 = VersR 2016, 1367.

3. AKB 2015

In den AKB 2015¹⁴ wurde sich dem § 142 StGB noch weiter angenähert. Es findet sich unter E.1.1.3, 1. Spiegelstrich nunmehr folgende Bestimmung:

»Sie müssen alles tun, was zur Aufklärung des Versicherungsfalls und des Umfangs unserer Leistungspflicht erforderlich ist. Sie müssen dabei insbesondere folgende Pflichten beachten: Sie dürfen den Unfallort nicht verlassen, ohne die gesetzlich erforderlichen Feststellungen zu ermöglichen und die dabei gesetzlich erforderliche Wartezeit zu beachten (Unfallflucht).«

Demnach wurde die Klausel durch den Klammerzusatz »Unfallflucht« ergänzt. Darüber hinaus wurde sie noch konkreter formuliert, denn anstatt von »was der Aufklärung des Schadensereignisses dienen kann« ist nunmehr von »was zur Aufklärung des Versicherungsfalls und des Umfangs unserer Leistungspflicht erforderlich ist« die Rede – somit wurde das Interesse des Versicherers, den Umfang der Leistungspflicht, besonders herausgestellt. Auch wurde vor »erforderlichen Feststellungen« sowie »erforderliche Wartezeit« jeweils das Adjektiv »gesetzlich« gesetzt. Damit sollte der Bezug der Aufklärungsobliegenheit zu § 142 StGB wiederhergestellt werden.

IV. Reichweite der Aufklärungsobliegenheit

Es ist fraglich, ob durch die neugeregelte AKB-Klausel eine vollkommen eigenständige Aufklärungsobliegenheit stipuliert wurde, die unabhängig von einer Erfüllung des Tatbestands des § 142 StGB eingreift, oder vielmehr – in Übereinstimmung mit der früheren Rechtslage und der Judikatur des BGH¹⁵ – strikt an den Straftatbestand gekoppelt ist. Versicherungsunternehmen sind freilich eher an ersterer Interpretationsart interessiert, da sie durch eine Ausweitung der Aufklärungsobliegenheit einfacher Feststellungen zu ihrer Leistungsverpflichtung treffen können.

Maßgeblich geht es um die Auslegung der Klausel (a.). Der festgestellte Klauselinhalt muss ferner einer Inhaltskontrolle nach den §§ 307 ff. BGB standhalten, da sie eine allgemeine Geschäftsbedingung darstellt, sofern sie wirksam in den Vertrag einbezogen wurde (b.).

1. Auslegung der Klausel

Die Auslegung orientiert sich an einem objektiven Maßstab, bei dem die Umstände des Einzelfalls außer Betracht bleiben.¹⁶ Das ergibt sich aus der Funktion vorformulierter Versicherungsbedingungen, die eine generalisierende Regelung ohne

¹⁴ Stand: 12.10.2017.

¹⁵ BGH, Urt. v. 01.12.1999, Az.: IV ZR 71/99 = VersR 2000, 222.

¹⁶ Beckmann, in: Beckmann/Matusche-Beckmann (Hrsg.), Versicherungsrechts-Handbuch, 3. Aufl. 2015, § 10, Rn. 167.

Einflussnahme des individuellen Adressaten erreichen wollen.¹⁷ Ausgangspunkt ist der Wortlaut der Klausel, wie er typischerweise vom entsprechenden Verkehrskreis, d.h. vom durchschnittlichen Versicherungsnehmer verstanden wird (a).¹⁸ Neben dem Wortlaut kommt auch dem Sinnzusammenhang sowie der mit der Klausel erkennbar verfolgte Zweck große Bedeutung zu (b).¹⁹

a) Grammatikalische Auslegung

Würde ein Jurist die Klausel lesen, so würde er erkennen, dass der Wortlaut weit über die strafrechtlich sanktionierte Pflicht hinausgeht. So stellt das OLG Saarbrücken richtig fest, dass anders als in § 142 StGB Feststellungen nicht nur zugunsten anderer Unfallbeteiligter oder Geschädigter zu ermöglichen sind, sondern auch solche zur Feststellung des Versicherungsfalles und dabei insbesondere auch hinsichtlich der Fahrtüchtigkeit des Versicherungsnehmers.²⁰

Der adressierte Verkehrskreis sind keine Juristen, sondern durchschnittliche Versicherungsnehmer. Legt man die Klausel grammatikalisch aus, ist danach zu fragen, wie die Klausel von einem verständigen und redlichen Versicherungsnehmer unter Abwägung der Interessen der beteiligten Kreise verstanden wird.²¹ Dabei kommt es auf die Verständnismöglichkeiten eines Versicherungsnehmers ohne versicherungsrechtliche Spezialkenntnisse an.²²

Die Klausel spricht – seit den AKB 2015 – *expressis verbis* von »Unfallflucht«, welche definiert wird durch »Sie dürfen den Unfallort nicht verlassen, ohne die gesetzlich erforderlichen Feststellungen zu ermöglichen und die dabei gesetzlich erforderliche Wartezeit zu beachten«. Dem durchschnittlichen Versicherungsnehmer kann man unterstellen, er wisse von der Existenz des Straftatbestands des unerlaubten Entfernens vom Unfallort. Der Straftatbestand existiert in seiner Urform bereits seit der Frühzeit des Automobils; ein entsprechendes Gesetz wurde in Deutschland bereits im Jahre 1909 eingeführt.²³ Die Pönalisierung der »Unfallflucht« ist zweifelsfrei im Bewusstsein, aber auch im Sprachgebrauch der Allgemeinheit verankert. Es liegt nahe, dass der juristisch nicht versierte Versicherungsnehmer das Wort »Unfallflucht« auf den Straftatbestand bezieht und keine darüber hinausgehende Bedeutung zukommen lässt. Insbesondere spricht die Klausel ausdrücklich von »gesetzlich« erforderlichen Feststellungen und die Beachtung der »gesetzlich« erforderlichen Wartezeit – eine gesetzliche Bestimmung liegt gerade in § 142 StGB.

17 Beckmann, in: Beckmann/Matusche-Beckmann (Hrsg.), Versicherungsrechts-Handbuch, 3. Aufl. 2015, § 10, Rn. 167.

18 Vgl. OLG Saarbrücken, Urt. v. 13.07.2005, Az.: 5 U 689/04 – 70, 5 U 689/04 = VersR 2006, 503; Wandt, in: MüKo VVG, 2. Aufl. 2016, § 28, Rn. 29.

19 BGH, NJW-RR 1996, 537; VersR 1991, 417, 418 m.w.N.

20 OLG Saarbrücken, Urt. v. 01.02.2017 – 5 U 26/16 = r+s 2017, 470.

21 BGH NJW-RR 1996, 537; VersR 1991, 417, 418 m.w.N.

22 OLG Stuttgart, Urt. v. 16.10.2014, Az.: 7 U 121/14 = VersR 2015, 444.

23 § 22 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (KFG) v. 3. 5. 1909, RGBl. S. 437.

Grammatikalisch spricht viel dafür, die Klausel an die Verwirklichung des Straftatbestands gekoppelt zu sehen, gegebenenfalls mit weit in der Bevölkerung verbreiteten Fehlvorstellungen über dessen Tatbestandsvoraussetzungen. Auch wenn – legt man eine juristisch versierte Lesart zugrunde – der Rückgriff auf den Straftatbestand an sich entbehrlich wäre.²⁴ Anders entschied das OLG Stuttgart, das den Wortlaut jedoch erkennbar zu objektiv auslegt und dabei den durchschnittlichen Adressaten übergeht;²⁵ in dieselbe Richtung tendiert auch das KG Berlin.²⁶

b) Teleologische Auslegung

Weiterhin spielt der für den Versicherungsnehmer erkennbare Sinn der jeweiligen Klausel, unter Beachtung ihres Zwecks und der gewählten Ausdrucksweise, eine herausragende Rolle.²⁷

Sinn und Zweck der Klausel ist die Feststellung der Leistungsverpflichtung des Versicherers. Die Klausel findet sich in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen, die die Umstände und Voraussetzungen des Eingreifens der Versicherung regeln. Es ist allgemein bekannt, dass der Versicherer bei der Herbeiführung des Versicherungsfall – etwa bei bewussten alkoholisiertem Fahren – leistungsfrei ist, oder sich die Leistungsverpflichtung bei grober Fahrlässigkeit entsprechend zur Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmer gekürzt ist, § 81 VVG. Dass dadurch der Leistungsanspruch gegen den Versicherer gefährdet sein kann, muss sich dem Versicherungsnehmer schon deshalb aufdrängen, weil er um dessen Interesse an der vollständigen Aufklärung des Unfallhergangs und der Unfallursachen weiß und sich bewusst ist, dass er es mit dem Verlassen des Unfallorts nachhaltig beeinträchtigt.²⁸ Durch die harte Formulierung in den aktuellen AKB 2015 wird das Interesse des Versicherers an der Feststellung seiner Leistungsverpflichtung besonders herausgestellt.

24 Maier, in Stiefel/Maier (Hrsg.), Kraftfahrtversicherung, 18. Aufl. 2010, AKB Buchst. E, Rn. 124 OLG Saarbrücken, Urt. v. 01.02.2017 – 5 U 26/16 = r+s 2017, 470.. Das OLG München, Urt. v. 26.02.2016, Az.: 10 U 2166/15 = VersR 2016, 1367, geht davon aus, dass die AKB zwar eine versicherungsvertraglich eigenständige Obliegenheit enthält; das daraus ergebende Verbot, den Unfallort zu verlassen, ohne die erforderlichen Feststellungen zu ermöglichen, verlange vom Versicherungsnehmer aber nicht mehr als § 142 StGB. Anders das KG Berlin, Beschl. v. 27.08.2010, Az.: 6 U 66/10 = VersR 2011, 875, welche ohne näher darzulegen davon ausgeht, dass eine Aufklärungsobliegenheitsverletzung ungeachtet der Frage gegeben sein kann, ob der Versicherungsnehmer durch das Verlassen der Unfallstelle eine strafbare Handlung begangen hat.

25 OLG Stuttgart, Urt. v. 16.10.2014, Az.: 7 U 121/14 = VersR 2015, 444.

26 KG Berlin, Beschl. v. 27.08.2010, Az.: 6 U 66/10 = VersR 2011, 875.

27 Beckmann, in: Beckmann/Matusche-Beckmann (Hrsg.), Versicherungsrechts-Handbuch, 3. Aufl. 2015, § 10, Rn. 169.

28 OLG Saarbrücken, Urt. v. 01.02.2017 – 5 U 26/16 = r+s 2017, 470.. Wohl anders OLG Hamm, Urt. v. 15.4.2016 – 20 U 240/15 = NJW-RR 2016, 1177, 1178, das diese Problematik aber auf Ebene der erforderlichen Wartezeit diskutiert.

c) Zwischenergebnis: Klauselinhalt

Zwar regeln die AKB eine eigenständige Aufklärungsobliegenheit, die an sich einen Rückgriff auf § 142 StGB entbehrlich machen würde, jedoch wird der durchschnittliche Versicherungsnehmer, auf den es bei der Auslegung einzig alleine ankommt, die Klausel auf den ihm bekannten Straftatbestand des unerlaubten Entfernens vom Unfallort beziehen. Deshalb ist der Rechtsprechung des OLG Saarbrückenzuzustimmen, dass keine weitere Reichweite besteht, als durch § 142 StGB begründet wird.²⁹ Wie ein durchschnittlicher Versicherungsnehmer den § 142 StGB versteht müsste dabei zu berücksichtigen sein.

Zum konkreten Pflichtenprogramm lässt sich festhalten: Ein aktives Tun wird vom Versicherungsnehmer nicht verlangt, sondern nur das Ermöglichten von Feststellungen und damit das Gewährenlassen feststellungsbereiter Dritter (»Feststellungen zu ermöglichen«).³⁰ Insbesondere hat der Versicherungsnehmer Fragen des Versicherers wahrheitsgemäß und vollständig zu beantworten.

2. Inhaltskontrolle, Verstoß gegen den nemo-tenetur-Grundsatz?

Der »nemo-tenetur«-Grundsatz, der aus Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 GG³¹ sowie dem Rechtsstaatsprinzip des Art. 20 Abs. 3 GG abgeleitet wird, wonach niemand gezwungen werden darf, sich selbst zu belasten und zu seiner eigenen Überführung beizutragen³², wird durch die vertraglich auferlegte Aufklärungsobliegenheit nicht verletzt.

Zwar wird deshalb die Verfassungsmäßigkeit von § 142 StGB immer wieder in Frage gestellt³³, doch liegt die Lage bei einer vertraglichen Verpflichtung grundlegend anders: Der Grundsatz gilt lediglich vertikal im Verhältnis von Bürgern zum Staat, jedoch nicht horizontal zwischen den Bürgern selbst.³⁴ Ein Einfallstor für das nemo-tenetur-Prinzip können damit nur unbestimmte Rechtsbegriffe, wie die unangemessene Behandlung in § 307 Abs. 1 S. 1 BGB darstellen. Grundrechte wirken auch mittelbar zwischen Privatrechtssubjekten, da diese als objektive Elemente einer objektiven Werteordnung, wie sie das Grundgesetz vorgibt, eine Ausstrahlungswirkung

29 Vgl. OLG Saarbrücken, Urt. v. 01.02.2017 – 5 U 26/16 = r+s 2017, 470. Zu AKB 2008 vgl. OLG Hamm, Urt. v. 15.4.2016, Az.: 20 U 240/15 = NJW-RR 2016, 1177 und OLG München, Urt. v. 26.02.2016, Az.: 10 U 2166/15 = VersR 2016, 136.

30 OLG Hamm, Urt. v. 15.04.2016, Az.: 20 U 240/15 = NJW-RR 2016, 1177.

31 Das BVerfG schreibt das nemo-tenetur-Prinzip ausdrücklich dem Recht auf informationelle Selbstbestimmung zu, vgl. BVerfG, Beschl. v. 13.01.1981, Az.: 1 BvR 116/77 = BVerfGE 56, 37, 50 ff.

32 Dazu Di Fabio, in: Maunz/Dürig (Hrsg.), GG, 79. EL Dezember 2016, Art. 2, Rn. 187 f.

33 Zur Diskussion um die Verfassungsgemäßheit des § 142 StGB unter dem Blickwinkel des Prinzips des »nemo tenetur« Kretschmar, Kindhäuser/Neumann/Paeffgen (Hrsg.), 5. Aufl. 2017, § 142, Rn. 19 f. Das BVerfG sind indes kein Verfassungswidrigkeitsverdikt, vgl. BVerfG, Beschl. v. 29.05.1963, Az.: 2 BvR 161/63 = BVerfGE 16, 191.

34 Vgl. Muschner, in: Rüffer/Halbach/Schimikowski (Hrsg.), Versicherungsvertragsgesetz, 3. Aufl. 2015, § 213, Rn. 64.

aufweisen und damit bei der Auslegung der einfachen Gesetze berücksichtigt werden müssen. Deshalb könnte die Klausel der Aufklärungsobliegenheit wegen eines mittelbaren Verstoßes gegen das nemo-tenetur-Prinzip eine unangemessene Benachteiligung darstellen und damit einer Klauselkontrolle nicht standhalten. Jedoch lässt sich hier differenzieren: Zwar verpflichtet die Klausel den Versicherungsnehmer dazu, gegenüber dem Versicherer alle relevanten Umstände anzugeben, also wahrheitsgetreu zu berichten – den Strafverfolgungsbehörden gegenüber besteht eine derartige Pflicht jedoch nicht. Eine Obliegenheitsverletzung liegt demnach nicht vor, wenn der Versicherungsnehmer dem Versicherer eine zutreffende Schadensanzeige erstattet hat, hiervon abweichend bei der Polizei jedoch falsche Angaben macht.³⁵

Der Versicherer ist zwar grundsätzlich verpflichtet, die erlangten Informationen mit strenger Vertraulichkeit zu behandeln und keinem Dritten zugänglich zu machen, allerdings besteht die Gefahr, dass der Schadensregulierer als Zeuge vernommen oder auch die Schadensmeldung beschlagnahmt wird.

Die Verständigung der Polizei ist zwar eine mögliche, aber keineswegs die einzige Maßnahme, die zur Aufnahme der erforderlichen Daten zum Schadensereignis und damit zu den Feststellungen gehört, die der Versicherungsnehmer zu ermöglichen hat.³⁶ Aus einem Umkehrschluss zu E.1.3.3 der AKB 2015 ergibt sich, das in anderen als den dort genannten Fällen (Entwendungs-, Brand- und Wildschaden über 500 Euro) die Anzeige des Schadensereignis bei der Polizei nicht erforderlich ist.³⁷

3. Verständnis des durchschnittlichen Versicherungsnehmers von § 142 StGB

Besteht ein Bezug zum Straftatbestand des § 142 StGB, so ist auch bei dessen Interpretation auf das Verständnis des durchschnittlichen Versicherungsnehmers abzustellen wenn es um die Frage der versicherungsvertraglichen Obliegenheitsverletzung geht. Wenn also durch die Klausel zur Aufklärungsobliegenheitsverletzung auf § 142 StGB verwiesen oder auch ein Gleichlauf angenommen wird, muss beachtet werden, dass auch ein durchschnittlicher Versicherungsnehmer § 142 StGB inhaltlich richtig erfasst. Dies muss Maßgabe dafür sein, wie die Klausel im Vertragsverhältnis zu verstehen ist.

Inwieweit die derzeitige strafgesetzliche Normierung von einem durchschnittlichen Versicherungsnehmer verstanden wird ist fraglich. Der durchschnittliche Versicherungsnehmer wird vielmehr auf das oftmals fehlerbehaftete Wissen über den ihm bekannten Straftatbestand zurückgreifen.³⁸ Über Fragen, wie lange er am Unfallort ausharren muss, ob er die Polizei informieren muss, oder ob auch ein Zettel an der Windschutzscheibe genügt, existieren unter Laien verschiedenste Legenden. So ist beispielsweise die »angemessene [Warte-]Zeit« in § 142 Abs. 1 Nr. 2 StGB als aus-

35 So OLG Köln, Urt. v. 20.11.1964, Az.: 9 U 151/64 = VersR 1965, 1045.

36 OLG Hamm, Urt. v. 15.4.2016, Az.: 20 U 240/15 = VersR 2016, 1365.

37 Maier, in Stiefel/Maier (Hrsg.), Kraftfahrtversicherung, 18. Aufl. 2010, AKB Buchst. E, Rn. 80.

38 OLG Saarbrücken, Urt. v. 01.02.2017 – 5 U 26/16 = r+s 2017, 470.

legungsbedürftiger Rechtsbegriff für den Laien schwer greifbar. Freilich wurden von der Rechtsprechung zahlreiche Kriterien dazu entwickelt.³⁹ Jedoch kann von einem durchschnittlichen Versicherungsnehmer kaum eine intensive Auseinandersetzung mit dieser kasuistisch anmutenden Judikatur verlangt werden.

Ansichts des engen Zusammenschlusses der versicherungsvertraglichen Aufklärungsobliegenheiten und § 142 StGB ist besonders auf das verfassungsrechtliche und rechtsstaatliche Gebot der Normbestimmtheit zu achten. § 142 StGB muss aufgrund des Vorbenannten besonders klar für den Bürger sein. Hilfreich sind das Nutzen von Worten in ihrer ursprünglichen Bedeutung sowie das Meiden von Generalklauseln oder unbestimmte Rechtsbegriffen. Das Bundesverfassungsgericht führt aus: »Das Gebot der Normenbestimmtheit und der Normenklarheit (vgl. BVerfGE 83, 130 [145]; 86, 288 (311); 108, 52 (75); 110, 33 (57)) soll die Betroffenen befähigen, die Rechtslage anhand der gesetzlichen Regelung zu erkennen, damit sie ihr Verhalten danach ausrichten können. [...] Zu den Anforderungen gehört es, dass hinreichend klare Maßstäbe für Abwägungsentscheidungen bereitgestellt werden. Je ungenauer die Anforderungen an die dafür maßgebende tatsächliche Ausgangslage gesetzlich umschrieben sind, umso größer ist das Risiko unangemessener Zuordnung von rechtlich erheblichen Belangen. Die Bestimmtheit der Norm soll auch vor Missbrauch schützen, sei es durch den Staat selbst oder – soweit die Norm die Rechtsverhältnisse der Bürger untereinander regelt – auch durch diese.«⁴⁰

Nach alledem ist festzuhalten, dass ein Rückgriff von versicherungsvertraglichen Klauseln auf strafgesetzliche Normen nur dann möglich ist, wenn diese für einen durchschnittlichen Versicherungsnehmer verständlich sind. Sofern sich hier Unsicherheiten ergeben, so wäre dies allenfalls durch eine klarstellende Klausel zu beheben.

V. Rechtsfolgen der Obliegenheitsverletzung

Die mögliche Leistungsfreiheit des Versicherers tritt ein, wenn *erstens* der Tatbestand der Aufklärungsobliegenheitsverletzung vorliegt. *Zweitens* ist das Verschulden des Versicherungsnehmers festzustellen – liegt keine Fahrlässigkeit vor, so ist keine Leistungsfreiheit vorstellbar. *Drittens* muss eine Kausalität zwischen Obliegenheitsverletzung und Eintritt oder Feststellung des Versicherungsfalles bzw. der Leistungspflicht bestehen, § 28 Abs. 3 VVG.⁴¹

Die konkreten Rechtsfolgen eines Verstoßes gegen die Aufklärungsobliegenheit sind in der Kfz-Haftpflicht und in der Kaskoversicherung unterschiedlich.

39 Statt aller Zopfs, MüKo StGB, 3. Aufl. 2017, § 142, Rn. 24 ff.

40 BVerfG, Urt. v. 26.07.2005, Az.: 1 BvR 782/94 u.a., Rn. 184 = BVerfGE 114, 1.

41 § 28 Abs. 3 VVG regelt damit gesetzlich die früher vom BGH entwickelte Relevanzrechtsprechung und bewirkt zugleich eine Beweislastumkehr zulasten des Versicherers.

Bei der Haftpflicht steht der Opferschutz an vorderster Stelle, weshalb § 117 Abs. 1 VVG bestimmt, dass der Versicherer im Außenverhältnis auch dann verpflichtet ist, wenn er im Innenverhältnis zum Versicherungsnehmer leistungsfrei ist – etwa wegen Verletzung der Aufklärungsobliegenheit. Jedoch kann der Versicherer anschließend im Innenverhältnis bis maximal 2.500 EUR bzw. in besonders schwerwiegenden, vorsätzlichen Fällen⁴² 5.000 EUR Regress nehmen, § 6 Abs. 1 bzw. 3 KfzPflVV.

Bei der Kaskoversicherung bestehen solche Einschränkungen nicht: Nach § 28 Abs. 2 S. 1 VVG besteht Leistungsfreiheit des Versicherers, sofern eine vorsätzliche Handlung des Versicherungsnehmers vorliegt, was bei einer Unfallflucht grundsätzlich der Fall sein wird. Liegt lediglich eine grob fahrlässige Aufklärungsobliegenheitsverletzung vor, so ist der Versicherer berechtigt, seine Leistung in einem der Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers entsprechenden Verhältnis zu kürzen, § 28 Abs. 1 S. 2 VVG.

Erwähnenswert sind auch die Rechtsfolgen, falls ein vom Versicherungsnehmer personenverschiedener Fahrer die Aufklärungsobliegenheit verletzt hat:

In der Kfz-Haftpflicht hat der Versicherer im Außenverhältnis auch für solche Schäden nach den genannten Kriterien einzustehen, wenn ein Fahrer den Versicherungsfall herbeiführt; diese sind gem. § 2 Abs. 2 Nr. 3 KfzPflVV mitversichert. Ein Regress im Innenverhältnis ist möglich, sofern dem Versicherungsnehmer die Obliegenheitsverletzung zuzurechnen ist bzw. ein Mitversicherter diese begangen hat – da diesen gem. F.1 AKB 2015 die gleichen Obliegenheiten treffen, wie dem Versicherungsnehmer selbst.⁴³

Bei der Kaskoversicherung hingegen ist der Fahrer als Dritter grundsätzlich nicht mitversichert. Soweit der Versicherer den Schaden ersetzt und dem Versicherungsnehmer gegen den Dritten einen Ersatzanspruch zusteht, so geht dieser im Wege der Legalzession nach § 86 Abs. 1 VVG auf den Versicherer über.

VI. Fazit

Die ursprüngliche Aufklärungsobliegenheit in den AKB vor 2008, bei der durch die BGH-Rechtsprechung eine Koppelung an die Verwirklichung des Straftatbestands von § 142 StGB begründet wurde, hat durch die detaillierte Neuregelung an Schärfe verloren – obgleich das Gegenteil, nämlich mehr Rechtssicherheit, das Ziel war. Durch die heutigen AKB 2015 besteht nach der hier und in der Rechtsprechung vorherrschenden Ansicht ein Gleichauf mit dem unerlaubten Entfernen vom Unfallort, was sich aus einer an den durchschnittlichen Versicherungsnehmer orientierten Auslegung der Klausel ergibt. Um sämtliche Unklarheiten, die teils in der

42 Solche Fälle liegen etwa bei dem Verwischen von Spuren vor, vgl. BGH, Urt. v. 19.01.1983, Az.: IVa ZR 225/81 = VersR 83, 333.

43 Vgl. Jahnke, in: Stiefel/Maier (Hrsg.), Kraftfahrtversicherung: AKB, 19. Auflage 2017, § 6 KfzPflVV, Rn. 8.

Rechtsprechung existieren, auszumerzen, empfiehlt es sich, neben der Beschreibung der Aufklärungsobliegenheit noch einen konkreten Verweis auf den Straftatbestand vorzunehmen. Damit wären jegliche Zweifel beseitigt und die Konnexität bei etwaigen Reformvorstößen im Rahmen des Strafrechts gesichert.

Dies kann jedoch nur dann gelten, wenn auch § 142 StGB dergestalt verständlich ist, dass diesen ein durchschnittlicher Versicherungsnehmer auch ohne versicherungs- und/oder strafrechtlichen Spezialkenntnissen versteht. Denn durch einen Verweis auf das Strafgesetz müssen die im Versicherungsrecht entwickelten Grundsätze zur Auslegung von Klauseln auf die strafrechtliche Norm angewandt werden. Bei einer Reform des § 142 StGB ist somit nicht nur im Hinblick auf das verfassungsrechtliche und rechtstaatliche Gebot auf eine Normklarheit für den Bürger zu achten. Unklare Formulierungen in § 142 StGB sind durch eine Ergänzung der Klausel zur Aufklärungsobliegenheit entgegenzutreten.

§ 142 StGB – Herausforderung des Rechtsanwenders und Überforderung des Verkehrsteilnehmers?

Prof. Dr. Jan Zopfs

Lehrstuhl für Strafrecht und Strafprozessrecht, Johannes Gutenberg-Universität, Mainz

Die Unfallflucht wird in der Bevölkerung, aber auch in der Literatur – etwa in dem Hörspiel »Fahrerflucht« von Alfred Andersch –, typischerweise mit einem schweren Verkehrsunfall verbunden, bei dem der Unfallverursacher die schwerverletzte Person hilflos zurücklässt. In der Praxis ist § 142 StGB jedoch meist auf ein Fehlverhalten bezogen, das nach einem *Sachschadensunfall* eintritt. Beispiel: In einem Moment der Unaufmerksamkeit wird ein am Straßenrand geparktes Fahrzeug touchiert. Der Unfallbeteiligte besieht sich den Schaden und fährt, wenn niemand vor Ort ist, sogleich davon. Begibt er sich dann direkt zu einer Polizeidienststelle, werden ihm zumindest eine Ordnungswidrigkeit (fehlendes Hinterlassen von Namen und Anschrift an der Unfallstelle) und in der Regel auch eine Straftat vorgehalten, da er keine angemessene Zeit am Unfallort gewartet habe. Fährt er hingegen erst nach Hause und meldet sich am nächsten Tag, so steht – wenn die Wartepflichtverletzung nicht nachweisbar ist – ein Verstoß gegen die nachträgliche Meldeverpflichtung im Raum, weil er nicht mehr unverzüglich gehandelt hat. Bei alledem bietet auch die 1998 eingefügte Vorschrift zur tätigen Reue (§ 142 IV StGB) keine Hilfe. Ist sie doch nach herrschender Ansicht auf Unfälle beschränkt, die beim Halten und Parken entstehen und nur unbedeutenden Schaden verursachen. Mit etwas Geschick des Verteidigers werden solche Verfahren gegebenenfalls über § 153a StPO im Ermittlungsverfahren eingestellt. Steht allerdings der Verdacht im Raum, der Unfallverursacher habe seine Alkoholisierung vertuschen wollen, so dürfte es der Verteidiger schwer haben mit seiner Anregung, das Verfahren einzustellen.

Der geschilderte Beispielfall zeigt die seit Jahrzehnten bestehenden Schwierigkeiten im Umgang mit der Norm. Bezweckt wird zwar der Schutz des zivilrechtlichen Beweissicherungsinteresses der Beteiligten. Dabei reicht der Schutzzweck aber weiter als die Pflichten, die § 142 StGB dem Unfallbeteiligten auferlegt. Prominentestes Beispiel dafür ist die jahrzehntelange Rechtsprechung, die das unvorsätzliche Sich-Entfernen als Fall des entschuldigten Sich-Entfernens begriffen hat. Auch die

Diskussion über die Einbeziehung von Schäden, die mit dem Einkaufswagen oder unter Fußgängern verursacht wurden, zeigt die Tendenz, die Verhaltenspflichten des Unfallbeteiligten möglichst weit zu fassen, um dem Schutzgut des § 142 StGB zu entsprechen. Entgegengesetzt ist hingegen die Auslegung beim Verständnis der tätigen Reue. Hier werden die Möglichkeiten für eine Strafmilderung oder ein Absehen von Strafe möglichst eng gefasst,¹ um den flüchtigen Unfallbeteiligten »nicht einfach so« davon kommen zu lassen. Dabei würde doch nur *ein möglichst weiter Anwendungsbereich der tätigen Reue* dem Geschädigten die Chance liefern, seinen Schaden doch noch ersetzt zu bekommen. Es ist – vom Schutzzweck her betrachtet – geradezu widersinnig, bei Bagatellschäden die tätige Reue zu ermöglichen, sie bei schweren Schäden hingegen kategorisch auszuschließen.

Diese Ambivalenz in der Auslegung der Norm soll nachfolgend zuerst genauer herausgearbeitet werden, bevor zu fragen ist, was – *de lege lata* und *de lege ferenda* – geändert werden kann und geändert werden sollte.

I. Schutzgut des § 142 StGB

Werfen wir also zunächst nochmals einen Blick auf das Schutzgut. Bei der Neufassung der Norm im Jahr 1975 hat sich die Gesetzesbegründung hierzu eindeutig positioniert. So wird zunächst hervorgehoben, dass die Verkehrsunfallflucht bisher einen bedenklichen Mischcharakter gehabt habe: Neben öffentlichen Interessen der Verkehrssicherheit und privaten Interessen der Beteiligten an einer Schadensregulierung sei mit dem Etikett des »gewissenlosen Kraftfahrers« eine sozial-ethische Betrachtung getreten.² Vor dem Hintergrund, dass die Norm den Unfallverursacher aber zum Bleiben verpflichte und er sich damit der Gefahr der Strafverfolgung aussetze, könne das Schutzgut nur in dem privaten Interesse der Beteiligten liegen. Der »Rechtsgrund ist ... grundsätzlich der, Feststellungen zur Klärung der durch einen Unfall entstandenen zivilrechtlichen Ansprüche zu sichern, d. h. die Durchsetzung berechtigter oder die Abwehr unberechtigter Ansprüche zu ermöglichen.« Nur auf dieser Grundlage habe auch das Bundesverfassungsgericht die bisherige Regelung für verfassungskonform erklärt.³

Dieser eindeutigen Entscheidung für den Schutz des zivilrechtlichen Beweissicherungsinteresses war allerdings eine langjährige Kontroverse über die Bestimmung des Rechtsguts vorausgegangen. Dabei waren es die Vertreter des Bundesjustizministeriums, die von den Beratungen der Großen Strafrechtskommission bis zur Abfassung des Referentenentwurfs am 30. Mai 1973 stets auf den Schutz dieses Rechtsguts

1 Für eine nachhaltige Anreizwirkung ist freilich die Gewissheit nötig, wegen der tätigen Reue straffrei zu bleiben, dazu bereits Berz auf dem 24. Verkehrsgerichtstag 1986, vgl. Veröffentlichungen des 24. VGT 1986, S. 181 (185).

2 BT-Drs. 7/2434, S. 4.

3 BT-Drs. 7/2434, S. 5 unter Hinweis auf BVerfG NJW 1963, 1195.

drängen. Demgegenüber wollten die Vertreter des Bundesverkehrsministeriums auch das öffentliche Interesse an der »Ausmerzungen ungeeigneter Kraftfahrer« geschützt sehen.⁴ In die gleiche Richtung, wenn auch mit anderem Vokabular, gingen die Bedenken⁵ des Bundesjustizministers *Jahn*, als ihm der federführende Mitarbeiter seines Ministeriums – es war *Horst Janiszewski* – den Referentenentwurf präsentierte. Diese Skepsis gegenüber dem privaten Schutzgut ist heute keineswegs vollständig überwunden. Findet sich der Aspekt der Straßenverkehrssicherheit doch nach wie vor in § 69 II Nr. 3 StGB und der sozialetische Blickwinkel mitunter bei der Bemessung der Strafe.⁶ Mittelbar finden die Zweifel an der eindeutig zivilrechtlichen Schutzrichtung ihren Niederschlag dort, wo ein offenbar ungeeigneter Kraftfahrer nicht dingfest gemacht werden kann. Ist die Trunkenheit des Unfallverursachers zivilrechtlich nicht feststellungsrelevant, so ist die Alkoholisierung des Unfallbeteiligten für § 142 StGB freilich irrelevant. Eine am Schutzgut orientierte Argumentation sieht sich dann gleichwohl mit dem Vorwurf konfrontiert, ein »Naßfahrerprivileg« schaffen zu wollen.⁷

II. Wie stark beeinflusst der angestrebte Schutz die Auslegung?

Sieht man von diesen Bedenken an der Ausrichtung des Rechtsgüterschutzes ab und beschränkt sich auf den Schutz der privaten Interessen, so fällt die Auslegung der Tatbestandsmerkmale dennoch nicht leicht. Soll die Norm die *Klärung der zivilrechtlichen Verantwortlichkeit ermöglichen*, so ist nämlich zunächst einmal das gesamte Schadensersatzrecht mit der jeweiligen Beweisführungslast im Blick. Ist vor diesem Hintergrund die Durchsetzung bzw. die Abwehr der zivilrechtlichen Ansprüche schon gewahrt, wenn die Personalien ausgetauscht und der Schadensverlauf bekannt sind? Oder bedarf es dazu nicht auch Feststellungen, die bei einem späteren Bestreiten des Beklagten die Anspruchsdurchsetzung gewährleisten? Ist also jeweils festzuhalten, dass am geschädigten Fahrzeug keine Vorschäden bestanden? Wann ist eigentlich die Alkoholisierung des Unfallbeteiligten feststellungsrelevant: bei allen Fällen der Mitverursachung im Sinn des § 17 StVG, beim Schmerzensgeld oder auch dann, wenn ein Anscheinsbeweis für ein Alleinverschulden des Auffahrenden spricht? Mit anderen Worten: In welchem Umfang muss denn nach einem Unfall im Straßenverkehr die Klärung der zivilrechtlichen Verantwortlichkeit ermöglicht

4 Meurer, Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort – § 142 StGB, 2014, S. 103 mit weiteren Nachweisen.

5 Es bestehe doch ein allgemeines Interesse festzustellen, wer solche ggf. schweren Verstöße im Straßenverkehr verursacht habe, so bei Meurer, Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort – § 142 StGB, 2014, S. 138, die dazu die persönlichen Vermerke aus dem Bundesjustizministerium ausgewertet hat.

6 Dazu etwa OLG Frankfurt NZV 2012, 349 mit krit. Anm. Zopfs.

7 Dazu bei Zopfs, Unfallflucht mit eindeutiger Haftungsfrage, 1993, S. 148.

werden? Bezogen auf § 142 StGB: Inwieweit muss der Unfallbeteiligte Feststellungen zur Art der Beteiligung (Abs. 1) oder nachträglich durch Angabe seines Aufenthaltsorts (Abs. 2) ermöglichen? Die Antwort auf diese Frage beeinflusst dann wiederum die Angemessenheit der Wartezeit und die Unverzüglichkeit einer nachträglichen Meldung.

Auch bei der Auslegung anderer Tatbestandsmerkmale spielt der Schutzzweck meist die entscheidende Rolle: Beschädigungen, die im öffentlichen Verkehrsraum durch einen Einkaufswagen auf dem Kundenparkplatz, beim Herausstellen der Mülltonne, beim Beladen des Fahrzeugs oder sogar durch Freizeitaktivitäten eintreten, sind womöglich ebenfalls ein Unfall im Straßenverkehr. Denn auch hier sind ebenso wie bei Unfällen im Begegnungsverkehr oder beim Einparken Feststellungen zur Klärung der zivilrechtlichen Verantwortlichkeit notwendig. Ohne eine Verpflichtung zum Warten, würde auch in diesen Fällen der Verursacher unerkannt verschwinden können. Also müsste – vom Schutzzweck her betrachtet – § 142 StGB hier doch ebenso eingreifen.

Mit eben dieser Argumentation hat der BGH übrigens im Jahr 1978 das unvorsätzliche Sich-Entfernen vom Unfallort als Fall des entschuldigenden Sich-Entfernens begriffen. So heißt es in der Entscheidung des BGH, es bedürfe keiner Darlegung, dass »das Interesse an der Beweissicherung nicht davon abhängt, ob der Täter sich in Kenntnis aller Tatumstände bei Vorliegen eines Rechtfertigungs- oder Entschuldigungsgrundes oder aber deswegen erlaubt entfernt hat, weil er den Unfall nicht wahrgenommen hat ...«⁸

Dass das Gesetz hier aber eben doch differenziert, hat bekanntlich das BVerfG knapp 30 Jahre später in einer Kammerentscheidung »klargestellt«.⁹ Mit anderen Worten: Der Schutzzweck verleitet den Rechtsanwender zu einer sehr weiten Auslegung des Pflichtenprogramms. Dabei mag unterbewusst noch das Gefühl mitschwingen, dass der Unfallverursacher seinen Schaden ja auch wiedergutzumachen hat.

III. Gesetzliche Konzeption des § 142 StGB als Interessenausgleich

§ 142 StGB fordert jedoch keineswegs stets umfangreiche Beweissicherungsmaßnahmen und auch keineswegs eine bestmögliche Klärung der zivilrechtlichen Verantwortlichkeit. Verlangt wird ein Verhalten, das eine Klärung *ermöglicht*. Das Pflichtenprogramm ist vom Gesetzgeber vor dem Hintergrund der Beachtung der Selbstbegünstigungsfreiheit aufgestellt worden und schafft mit der Vorstellungspflicht nur die Verpflichtung, einen Hinweis¹⁰ zu liefern, dass auch in Bezug auf

8 BGHSt 28, 129 (133).

9 BVerfG NJW 2007, 1666 ff.

10 Und zwar typischerweise nur dann, wenn dem später hinzukommenden Feststellungsinteressenten nicht bekannt ist, dass auch diese Person als Unfallbeteiligter in Betracht kommt.

diese Person Feststellungen in Betracht kommen. Die Feststellungen selbst sind am Unfallort nicht durch aktive Mitwirkung, sondern nur durch Anwesenheit des Unfallbeteiligten zu ermöglichen. Erscheint keine feststellungsbereite Person in angemessener Zeit, kann der Unfallbeteiligte den Unfallort verlassen, ohne dort Feststellungen zu ermöglichen.

§ 142 StGB strebt deshalb am Unfallort mit einem Minimalprogramm für den Unfallbeteiligten nur eine *Ermöglichung* beweisheblicher Feststellungen an und gestattet ihm ein Sich-Entfernen, wenn die Ermöglichung fehlschlägt. Denn es geht nicht um eine Wiedergutmachung am Unfallort, sondern darum, einen auf Fortbewegung gerichteten Verkehrsvorgang zu unterbrechen, damit den Beteiligten die Chance eröffnet wird, Beweise zu sichern.

Und selbst diese Chance ist noch limitiert, wenn man die Pflichten am Unfallort genauer betrachtet: So wird nach zutreffender Ansicht nur der zum Zeitpunkt des Unfalls anwesende Unfallbeteiligte zur Feststellungsermöglichung verpflichtet.¹¹ Ein erst später hinzukommender Unfallverursacher ist hingegen kein Adressat der Norm und kann straffrei z. B. sein sichtbehindernd parkendes Fahrzeug vom Unfallort entfernen – mag dadurch auch die Klärung der Verantwortlichkeit beeinträchtigt werden. Ebenso kann wiederum nach herrschender Ansicht der Unfallbeteiligte am Unfallort – ohne gegen § 142 I StGB zu verstoßen – sogar Spuren verwischen¹² und damit die Beweissicherungsmöglichkeiten willkürlich¹³ verschlechtern. Die Beispiele können fortgesetzt werden: Ein am Unfallort wartender Unfallbeteiligter muss bei vorbeikommenden Personen keine Feststellungsbereitschaft wecken, damit ggf. wichtige Beweise noch am Unfallort gesichert werden können. Je nach Gegebenheiten können die zur Durchsetzung nötigen Feststellungen auch gar nicht getroffen werden, obwohl der Unfallbeteiligte sein Pflichtenprogramm am Unfallort erfüllt hat. So hat das OLG Hamburg¹⁴ zutreffend hervorgehoben, dass kein Verstoß gegen § 142 I StGB vorliegt, wenn der Unfallbeteiligte sich nach Erfüllung seiner Anwesenheitspflichten entfernt, ohne dass sein Name festgestellt wurde. Im zu entscheidenden Fall wollte die Geschädigte die Polizei nicht hinzuziehen, die Unfallbeteiligte aber ihren Ausweis nicht übergeben. Wenn die Geschädigte die Feststellungen auf einem ihr möglichen Weg (hier durch Hinzuziehung der Polizei) nicht treffen will und stattdessen eine nicht vorgesehene Kooperation einfordert, so geht dieser Fehlschlag der Beweissicherung nicht zu Lasten der Unfallbeteiligten.

Der Unfallverursacher wird also nur in *bestimmten Situationen* zum Unfallbeteiligten und muss – auch in Anbetracht eigener Interessen – mit seinem Verhalten nur die *Chance* für eine Beweissicherung eröffnen. Kann diese erste Beweissicherungschance

11 H.M. OLG Jena VRS 107, 176 (177); Matt/Renzikowski, StGB, 2013, § 142 Rn. 18; jew. m.w.N.

12 Anders für die nachträgliche Mitteilungsverpflichtung, vgl. § 142 Abs. 3 S. 2 StGB.

13 Höherrangige Gründe der Verkehrssicherheit können zudem ein Beiseitefahren gebieten und damit die Beweissicherung erschweren.

14 OLG Hamburg, StraFo 2017, 339 = VRS 131, 297.

vor Ort nicht gewährt werden, weil keine feststellungsbereite Person anwesend ist oder die Interessen des Unfallbeteiligten vorrangig sind, so wird die Beweissicherungschance zwar nochmals durch eine nachträgliche Meldeverpflichtung (§ 142 II StGB) gewährt: Den Unfallbeteiligten, dem das Sich-Entfernen gestattet wurde, trifft dann sogar eine verschärfte Mitwirkungspflicht, da er einem Vereitelungsverbot unterliegt und selbst zu feststellungsrelevanten Angaben verpflichtet wird. Aber auch hier bleibt die gesetzliche Verpflichtung dann wiederum hinter dem zivilrechtlichen Beweissicherungsinteresse zurück. Nicht verpflichtet wird derjenige, der sich vorsatzlos entfernt hat, ebenso derjenige, der entfernt wurde, oder derjenige, bei dem – wie im geschilderten Fall des OLG Hamburg – am Unfallort die Feststellungen nur unvollständig getroffen wurden.¹⁵ Diese Fälle werden bereits vom Wortlaut nicht erfasst. Sie bilden auch keine Fallgruppen, die den in Absatz 2 geregelten Fällen vergleichbar sind. Denn die Unfallbeteiligten haben beim Verlassen der Unfallstelle die Beweissicherung gerade nicht bewusst zurückgestellt, sich vielmehr den Anforderungen einer nachträglichen Meldeverpflichtung unterworfen.¹⁶ Letzteres wird nicht hinreichend beachtet, wenn nunmehr de lege ferenda gefordert wird, das unvorsätzliche Sich-Entfernen als dritte Fallgruppe neben dem berechtigten oder entschuldigtem Sich-Entfernen aufzuführen, um vermeintliche Strafbarkeitslücken zu schließen.¹⁷

IV. Die tätige Reue – ein Papiertiger

Ein kurzer Blick noch auf die tätige Reue (§ 142 IV StGB). Möglich ist sie, wenn der Unfallbeteiligte freiwillig innerhalb von 24 Stunden nach dem Unfall die Feststellungen nachträglich ermöglicht und es sich um einen Unfall außerhalb des fließenden Verkehrs handelt, der ausschließlich nicht bedeutenden Sachschaden zur Folge hat. Knapp 20 Jahre nach dem Inkrafttreten dieses Absatzes ist zu konstatieren, dass die Regelung in der Praxis keine Rolle spielt. Dieses Ergebnis folgt nicht nur aus der inkonsequenten Beschränkung auf unbedeutende Sachschäden, sondern auch durch die Auslegung der Praxis selbst. Unfälle außerhalb des fließenden Verkehrs sollen ausschließlich Unfälle sein, die beim Halten und Parken entstehen.¹⁸ Die für die Unfallflucht typischen Streifschäden an stehenden Objekten im Vorbeifahren werden damit nicht erfasst, obwohl eine andere Auslegung möglich wäre – etwa dergestalt, dass das Unfallereignis außerhalb des Bereichs des fließenden Verkehrs eintreten muss.¹⁹ Das Gleiche gilt für die Bestimmung des Schadens. Hier wird eine objektive

15 Die Liste lässt sich mit freilich umstrittenen Fallgestaltungen fortsetzen: Verbotsirrtum, Vollrausch, vgl. dazu MK-StGB/Zopfs, 3. Aufl. 2017, § 142 Rn. 102 ff.

16 Dazu MK-StGB/Zopfs, 3. Aufl. 2017, § 142 Rn. 95.

17 So Hillenkamp, Festschrift für Beulke, 2015, S. 449 (463 ff.).

18 So im Anschluss an das OLG Köln VRS 98, 122 (124) die mittlerweile h.M., krit. dazu Henseler, § 142 IV StGB, 2011, S. 15 ff.

19 So z.B. der Vorschlag von Henseler, § 142 IV StGB, 2011, S. 35 ff.

ex post Betrachtung gewählt,²⁰ die die Wahl der tätigen Reue für Unfallbeteiligte zum Glücksspiel werden lässt. Die Krone wird dem Ganzen dann noch aufgesetzt, wenn dem sich meldenden Unfallbeteiligten die nachträgliche Feststellungsermöglichung versagt werden soll,²¹ weil die zu ermöglichenden Feststellungen mittlerweile schon anderweitig getroffen wurden.²²

Zeigt sich bei der Auslegung der Pflichten des Unfallbeteiligten ein möglichst weitreichendes Verständnis (vgl. oben II.), das die von § 142 StGB gezogenen Grenzen auch überschreitet, findet sich bei der tätigen Reue eine gegensätzliche Tendenz. Losgelöst vom Schutzzweck wird dergestalt restriktiv argumentiert, dass die Norm praktisch bedeutungslos ist.

V. Überfordert das Normverständnis den Verkehrsteilnehmer?

Bisher ausgeblendet wurde die Frage, wie sich die Schwierigkeiten bei der Anwendung der Norm auf den Adressaten der Norm auswirken, der sich in einer für ihn außergewöhnlichen Belastungssituation nun richtig verhalten soll. Das Gesetz mutet ihm – sicherlich auch zur Wahrung seines Selbstbegünstigungsinteresses – eine Menge zu. Er muss beurteilen können, welche Wartezeit aufgrund welcher Kriterien noch angemessen ist bzw. wann eine nachträgliche Meldung an den Berechtigten oder die Polizei nicht mehr unverzüglich ist. Er soll differenzieren zwischen einem Unfall im Straßenverkehr und einem Schaden, der sich an Objekten auswirkt, die sich eher zufällig im Verkehrsraum befinden. Darin liegt schlicht eine Überforderung – zumindest in der Stresssituation eines Unfalls.

Hinzu kommt, dass heute die technischen Mittel zur Kommunikationsaufnahme und Standortfeststellung nicht mehr den Stand der 70er Jahre haben. So mag es damals ohne vor Ort verfügbare Kommunikationsmittel, bei weniger Verkehrsaufkommen und vielleicht auch mit mehr Solidarität der Verkehrsteilnehmer untereinander noch sachgerecht gewesen sein, neben der beschädigten Leitplanke auf eine feststellungsbereite Person zu warten. Mittlerweile ist eine solche Verpflichtung jedoch – auch europaweit gesehen – nicht mehr zeitgemäß.

Eine Überforderung des Unfallbeteiligten ist aus Sicht des Schutzguts kontraproduktiv. In der unsicheren Situation nach einem Unfall bedarf es vielmehr einer klaren und einfachen Verhaltensalternative, um den Unfallbeteiligten sicher zu leiten.

Was ist zu tun?

20 H.M. vgl. z.B. bei Fischer, StGB, 65. Aufl. 2018, § 142 Rn. 64 m.w.N.

21 So SK-StGB-Stein, 8. Aufl., § 142 Rn. 58; wohl auch Burmann/Heß u.a., Straßenverkehrsrecht, 24. Aufl. 2016, § 142 StGB Rn. 33a.

22 Dem lässt sich allerdings recht einfach mit dem Gesetz begegnen, das in Absatz 4 für eine Feststellungsermöglichung auf Absatz 3 verweist, nach dem es unerheblich ist, ob die durch Meldung zu ermöglichenden Feststellungen mittlerweile anderweitig getroffen wurden.

VI. Änderungsvorschläge

1. De lege lata

Hier sind drei Punkte anzusprechen:

a. Bei der Auslegung der Tatbestandsmerkmale sollte der Schutzzweck nicht zu einseitig in den Vordergrund gestellt, sondern im Kontext des von § 142 StGB vorgegebenen lückenhaften Schutzes gesehen werden. Dies führt zu einer restriktiven Auslegung: Der Schutz greift nur für *typische* Situationen, erfasst nur *eindeutig adressierte* Personen und beschränkt sich auf das *Ermöglichen* einer Beweissicherung. Pflichtenauslösend ist daher nicht jeder Schadensfall im Straßenverkehrsraum, sondern nur ein solcher, der sich aus einer Verkehrssituation entwickelt, die auf eine Fortbewegung gerichtet ist. Denn gerade dort bedarf es eines besonderen Schutzes der Beweissicherungsmöglichkeiten.²³ Andere schädigende Ereignisse, die eher statischen Charakter haben, sind – auch wenn sie im Straßenverkehrsraum stattfinden – nicht gleichermaßen schutzwürdig. Unfallbeteiligter kann nur eine Person sein, die zum Zeitpunkt der Unfallverursachung anwesend ist²⁴ und sich deshalb ihrer Pflichtenstellung bewusst ist. Angesprochen wird ein Unfallverursacher auch nur dann, wenn er als Anspruchssteller oder Anspruchsgegner in Betracht kommt. Hat sich der Unfallverursacher pflichtgerecht verhalten, so ist er kein Unfallbeteiligter, auch wenn sein Verhalten für einen Unfall unter anderen Personen kausal war. Der nur mittelbare Verursacher muss zivilrechtlich zumindest als Anspruchsgegner in Betracht kommen. Daran fehlt es, wenn er sich verkehrsgerecht verhält. Schließlich: Am Unfallort ist eine Feststellung nur im Rahmen des Erforderlichen zu *ermöglichen*. Der Unfallbeteiligte muss weder ein Feststellungsinteresse wecken, noch muss er selbst aktiv dazu beitragen, dass erfolgreich Beweise gesichert werden.

b. § 142 StGB schützt nicht den Versicherer oder die Versicherungsgemeinschaft. Daher sind aus Sicht des Strafrechts die Pflichten des Unfallbeteiligten nicht danach auszurichten, ob das Verhalten als versicherungsrechtliche Obliegenheitsverletzung einzuordnen ist.

c. § 142 IV StGB ist deutlicher im Lichte des Schutzzwecks auszulegen. Die Tatbestandsverwirklichung hat das schutzwürdige Interesse der Beteiligten bereits abstrakt gefährdet. Um einer endgültigen Verletzung der Interessen entgegenzuwirken, sollte durch eine mutigere Auslegung des Unfallortbegriffs und des bedeutenden Schadens der Anwendungsbereich der Vorschrift erweitert werden.

23 Kennzeichnend für eine erschwerte Beweissicherung ist die Verkehrssituation, in der die Unfallbeteiligten ohnehin schon in der Fortbewegung sind, sich untereinander nicht kennen und eine Verkehrsfläche betroffen ist, die nachfolgend von anderen Verkehrsteilnehmern beansprucht wird. Diese Umstände begünstigen ein umgehendes Wiedereintauchen der Unfallbeteiligten in den Verkehrsfluss, so dass gerade hier ein Haltegebot erforderlich ist, um die Chancen für eine Beweissicherung zu gewährleisten.

24 Dies folgt auch aus § 142 IV StGB, der dem Unfallbeteiligten 24 Stunden Zeit ab dem Zeitpunkt des Unfalls einräumt.

2. Mögliche Änderungen de lege ferenda

Wünschenswert wäre in Anbetracht des grenzüberschreitenden Verkehrs in Europa eine Norm, die einheitlich festlegt, wie sich der Unfallbeteiligte nach einem Unfall zu verhalten hat. Ist eine solche Vorschrift in absehbarer Zeit nicht zu realisieren, so ist § 142 StGB vor allem in zwei Punkten reformbedürftig. Zum einen ist zu überlegen, ob sich für § 142 I Nr. 2 StGB, also für die Warteverpflichtung, eine Ergänzung für den Unfall mit Sachschaden empfiehlt, etwa eine feste Wartefrist von 10 Minuten, wenn der Unfall telefonisch gemeldet wird. Zum anderen ist – wie schon auf dem 41. Verkehrsgerichtstag gefordert – bei § 142 IV StGB die Begrenzung auf unbedeutende Sachschäden zu streichen und klarzustellen, dass die tätige Reue auch bei Sachschadensunfällen offensteht, die beim Vorbeifahren entstehen.

Das System der Schutzgerichtsstände in Versicherungs- und Verbrauchersachen im Deutschen und Europäischen Zivilprozessrecht – Vorbild Europa?

Prof. Dr. Martin Gebauer

Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Internationales Privatrecht und Rechtsvergleichung, Eberhard Karls Universität Tübingen

I. Einleitung

1. Deutsche und Europäische Schutzgerichtsstände

Seit etwa einem halben Jahrhundert kennt das deutsche Zivilprozessrecht so genannte Schutzgerichtsstände. Unter Schutzgerichtsständen lassen sich solche Regelungen der örtlichen oder auch der internationalen Zuständigkeit verstehen, die bestimmte Personen in typisierender Weise privilegieren, soweit sie als Kläger oder auch als Beklagte Parteien eines Zivilprozesses sind. Als Kläger können solche Personengruppen, beispielsweise Versicherungsnehmer oder Verbraucher, in der Weise privilegiert werden, dass man ihnen die Wohltat eines Klägergerichtsstandes verschafft, so dass sie etwa in Abweichung von den allgemeinen Regeln am eigenen Wohnsitz Klage erheben können. Als Beklagte kann man sie ebenfalls privilegieren, indem man von ihrem Wohnsitz abweichende Gerichtsstände oder auch die Möglichkeit von Gerichtsstandsvereinbarungen zu ihrem Schutz einschränkt, so dass die privilegierte Partei grundsätzlich auch nur am eigenen Wohnsitz verklagt werden kann.

Wenn solche Gerichtsstände in Deutschland auch eine gewisse Tradition haben, zeichnen sich die genuin vom deutschen Gesetzgeber geschaffenen Schutzgerichtsstände doch durch zwei Merkmale aus. Erstens beruhen diese Schutzgerichtsstände inhaltlich und in ihrer Struktur alle auf einer gemeinsamen Vorgängerregelung aus den sechziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Und zweitens zeichnen sie sich durch ihr nur sehr vereinzelt Auftreten aus. Ihre Existenz erscheint fast zufällig, ein hinter den punktuellen Regelungen stehendes System ist jedenfalls nicht klar erkennbar. Auch das ist vermutlich historisch bedingt und steht in einem merkwürdigen Kontrast zu den zahlreichen und überwiegend auf EU-Richtlinien beruhenden Schutzvorschriften im materiellen Recht, die etwa das Verbraucherprivatrecht des

Bürgerlichen Gesetzbuchs durchziehen. Auf diese Eigenarten der marginalen deutschen Schutzgerichtsstände werde ich zurückkommen.

Auf europäischer Ebene ist die Situation ganz anders. Auch im Europäischen Zivilprozessrecht haben wir eine längere Tradition von Schutzgerichtständen, die nicht nur punktuell, sondern flächendeckend angelegt sind, insbesondere im Zusammenhang mit Versicherungs-, Arbeits- und Verbrauchersachen. Das System des Europäischen Zivilprozessrechts nimmt seinen Ausgang freilich bei der internationalen Zuständigkeit, wenn auch die örtliche Zuständigkeit vielfach mitgeregelt ist und insofern dann auch die nationalen Normen über die örtliche Zuständigkeit verdrängt.

2. Örtliche und internationale Zuständigkeit

Die internationale Zuständigkeit weist nun gegenüber der örtlichen Zuständigkeit allerdings gewisse Besonderheiten auf, die für unser Thema wichtig sein können. In den Konsequenzen mag für die Parteien nicht allzu viel davon abhängen, ob in Heilbronn oder in Hamburg der Rechtsstreit geführt wird. Viel einschneidender erscheint es hingegen, ob es deutsche Gerichte sind, die entscheiden, oder italienische, Schweizer Gerichte, schottische oder türkische. Ob im Inland oder Ausland prozessiert wird, hat weitreichende Konsequenzen für die Prozessvertretung, die Prozesssprache, die Prozessordnung, die Prozesskosten, den prozessualen Umgang mit fremdem Recht und überhaupt natürlich die Bestimmung des anwendbaren Rechts.

Dabei zeigt sich auch bereits ein Unterschied, ob der Prozess in einem anderen Staat der Europäischen Union, oder in einem Drittstaat geführt wird. Während in den EU-Mitgliedstaaten die Regeln zur Bestimmung des anwendbaren Rechts heute weitgehend identisch sind und auch identische Schutzkollisionsnormen in Parallele zu den Schutzgerichtsständen existieren, gilt dies nicht ohne weiteres für Verfahren in Drittstaaten. Schon bei einem Verfahren in der Schweiz kommen andere Kollisionsnormen zur Anwendung und damit unter Umständen auch ein anderes staatliches Recht. Der Ort des Verfahrens kann letztlich also auch Einfluss auf das in der Sache anwendbare Recht haben. Da all dies in grenzüberschreitenden Konstellationen eine viel größere Rolle spielt als in rein innerstaatlichen, versteht es sich jedenfalls nicht von selbst, die Regeln über die örtliche Zuständigkeit identisch zu fassen mit jenen über die internationale Zuständigkeit.

3. Wechselwirkungen, Kontraste und Angleichungsmechanismen

Doch zeigen sich hier eine Reihe von Wechselwirkungen zwischen dem europäischen und dem nationalen Zivilprozess und auch einseitige Angleichungsmechanismen in der Rechtsprechung nationaler Gerichte, die auch ohne gesetzgeberische Eingriffe zu einer Annäherung der Systeme führen können.

Vor diesem Hintergrund ist der folgende Beitrag in vier Teile untergliedert und wird zunächst in einem Überblick einführen in das Europäische System der Schutzgerichtsstände, wie es dem geltenden Recht entspricht (II.). In einem zweiten Schritt sollen diesem europäischen System die vergleichsweise dünnen Schutzgerichtsstände des geltenden deutschen Rechts gegenübergestellt werden, deren Anwendungsbereich

zusätzlich dadurch geschmälert ist, dass sie nur insoweit zum Zuge kommen, als sie nicht durch die vorrangigen Schutzgerichtsstände des Europäischen Zivilprozessrechts verdrängt sind. Es wird hier also auch um die Absteckung der jeweiligen Anwendungsbereiche gehen (III.). Drittens soll dann ebenfalls für das geltende Recht an einigen Beispielen die bereits heute erkennbare inhaltliche Prägung der deutschen Gerichtsstände durch das Muster des Europäischen Zivilprozessrechts verdeutlicht werden, und zwar wohlgemerkt nicht im Anwendungsbereich der europäischen, sondern der deutschen Gerichtsstände. Abschließend werden dann viertens noch einige Gedanken folgen zu den Möglichkeiten, die sich dem deutschen Gesetzgeber *de lege ferenda* eröffnen könnten, um einen sinnvollen Schulterschluss mit den europäischen Schutzgerichtsständen auch im geschriebenen Recht herbeizuführen bzw. klarzustellen.

II. Europäisches System der Schutzgerichtsstände in Versicherungs- und Verbrauchersachen

1. Inhaltlicher Regelungsansatz

Zunächst also zu den Schutzgerichtsständen im Europäischen Zivilprozessrecht. Systematisch gehen sowohl die Brüssel Ia-Verordnung als auch das weitgehend parallele Luganer Übereinkommen, das etwa im Verhältnis zur Schweiz maßgebend ist, vom Grundsatz des *actor sequitur forum rei* aus, also vom allgemeinen Gerichtsstand des Beklagtenwohnsitzes. Hinzu treten eine Reihe von besonderen Gerichtsständen, insofern ganz ähnlich wie in der ZPO, sowie eine grundsätzlich recht liberale Zulassung von Gerichtsstandsvereinbarungen. Ergänzt wird dieses System eben durch Schutzgerichtsstände, bei denen ich mich hier auf Versicherungs- und Verbrauchersachen beschränken möchte.

Im Grundsatz funktionieren sie so, dass dem geschützten Personenkreis ein zusätzlicher Klägergerichtsstand am eigenen Wohnsitz eröffnet wird, während umgekehrt die andere Seite nur am Wohnsitz der geschützten Person Klage erheben kann. Gesichert werden die Schutzgerichtsstände ferner durch ein weitreichendes Verbot der Verwendung von Gerichtsstandsvereinbarungen, die dem geschützten Personenkreis ungünstig sein könnten.

a) Versicherungssachen

Heruntergebrochen auf die Versicherungssachen bedeutet dies etwa nach der Brüssel Ia-VO, dass ein Versicherer, der seinen Wohnsitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats hat, verklagt werden kann:

»vor den Gerichten des Mitgliedstaats, in dem er seinen Wohnsitz hat,«¹ oder

1 Art. 11 Abs. 1 lit. a) Brüssel Ia-VO.

»in einem anderen Mitgliedstaat bei Klagen des Versicherungsnehmers, des Versicherten oder des Begünstigten vor dem Gericht des Ortes, an dem der Kläger seinen Wohnsitz hat [...]«².

Umgekehrt können der Versicherungsnehmer, der Versicherte oder der Begünstigte vom Versicherer nur an ihrem jeweiligen Wohnsitz in Anspruch genommen werden.³

Auch dem Geschädigten stehen im Europäischen Zivilprozessrecht einige Gerichtsstände offen. Zunächst kann der Geschädigte den Versicherer natürlich an dessen Wohnsitz verklagen, also beispielsweise in Italien, wenn der Versicherer dort den satzungsmäßigen Sitz oder die Hauptverwaltung hat.⁴ Zweitens hat der Geschädigte die Möglichkeit, den Versicherer vor dem Gericht des Ortes zu verklagen, an dem das schädigende Ereignis eingetreten ist.⁵ Das ist freilich nur dann von Interesse, wenn sich der Unfall außerhalb des Sitzstaates des Versicherers ereignet hat, wenn es also beispielsweise in Wien zum Unfall kam. Dann kann der etwa in Deutschland ansässige Geschädigte auch in Wien Direktklage gegen den in Italien domizilierten Versicherer erheben.

Lange Zeit war die dritte Möglichkeit umstritten, nämlich die Heimklage gegen den Versicherer am Wohnsitz des Geschädigten.⁶ Für den Europäischen Gerichtshof steht nun aber seit bereits zehn Jahren fest, dass dem Geschädigten ein Klägergerichtsstand am eigenen Wohnsitz für die Direktklage gegen den Versicherer offen steht.⁷ In unserem Beispiel könnte also der in Wien durch den italienischen Autofahrer Geschädigte zu Hause vor dem Amtsgericht Goslar oder dem Landgericht Braunschweig Klage gegen den in Rom domizilierten Versicherer erheben, nicht allerdings gegen den in Rom domizilierten Schädiger selbst.⁸

Nicht in den Genuss der zuständigerrechtlichen Begünstigung des Geschädigten⁹ kommt hingegen eine private Schadensversicherung oder ein Sozialversicherungsträger als Legalzessionar des Geschädigten, denn hier erscheint der Gläubiger im Verhältnis zum Haftpflichtversicherer des Unfallverursachers nicht als die schwächere Partei.¹⁰

2 Art. 11 Abs. 1 lit. b) Brüssel Ia-VO.

3 Art. 14 Abs. 1 Brüssel Ia-VO.

4 Vgl. Artt. 13 Abs. 2, 11 Abs. 1 lit. a), 63 Abs. 1 Brüssel Ia-VO.

5 Artt. 13 Abs. 2, 12 Brüssel Ia-VO.

6 Zur Entwicklung der Diskussion Rauscher-Staudinger, Europäisches Zivilprozess- und Kollisionsrecht, Band I, 2016, Art. 13 Brüssel Ia-VO, Rn. 6.

7 EuGH, 13.12.2007, Rs. C-463/06 (Odenbreit), IPRax 2008, 123 (Anmerkung Fuchs 104), NJW 2008, 819 (Anmerkung Leible 821). Vgl. auch den Vorlagebeschluss des BGH vom 26.9.2006, NJW 2007, 71 mit Anmerkung Staudinger 73.

8 Vgl. zum Vorstehenden Gebauer, Grenzüberschreitende Direktklagen gegen den Versicherer bei deutsch-italienischen Verkehrsunfällen, in: Jayme/Mansel/Pfeiffer/Stürmer (Hrsg.), Jahrbuch für Italienisches Recht, Band 27 (2015), S. 57, 59 ff.

9 Gemäß Art. 13 Abs. 2 i.V.m. Art. 11 Abs. 1 lit. b) Brüssel Ia-VO.

10 EuGH, 17.9.2009, Rs. C-347/08 (Vorarlberger Gebietskrankenkasse), IPRax 2011, 255 (Anmerkung Staudinger 229).

Anders mögen die Dinge freilich liegen, wenn der Dritte »selbst als schwächere Partei angesehen werden kann«; so hat es der EuGH in einem obiter dictum für den »Le-galzeSSIONAR der Ansprüche des unmittelbar Geschädigten« festgestellt und dabei vor allem den Erben eines Verkehrsunfallopfers im Blick gehabt.¹¹

b) Verbrauchersachen

Kommen wir noch kurz zu den Schutzgerichtsständen in Verbrauchersachen. Auch hier funktioniert die Grundstruktur ähnlich. Liegen die situativen Anwendungsvoraussetzungen für einen Verbrauchervertrag vor¹², so kann der Verbraucher den Unternehmer entweder an dessen Wohnsitz in einem Mitgliedstaat oder aber am eigenen Wohnsitz verklagen, während umgekehrt der Unternehmer wiederum nur am Wohnsitz des Verbrauchers Klage erheben kann.¹³ Hat also beispielsweise ein Verbraucher aus dem Saarland bei einem französischen Kfz-Händler über der Grenze einen Gebrauchtwagen erstanden und hat der Händler auf seiner Homepage eine deutsche Mobilfunknummer angegeben, so kann der Verbraucher im Streitfall Gewährleistungsansprüche in Saarbrücken einklagen.¹⁴ Umgekehrt könnte der französische Händler nicht einmal dann Klage in Frankreich erheben, wenn er sich mit dem Verbraucher auf einen französischen Gerichtsstand geeinigt hätte.

2. Erfassung auch der örtlichen Zuständigkeit

Wichtig ist zu sehen, dass die Schutzgerichtsstände sowohl in Versicherungs- als auch in Verbrauchersachen nicht nur die internationale Zuständigkeit erfassen, sondern in wesentlichen Teilen auch die örtliche Zuständigkeit mitregeln. Das bedeutet, dass im Anwendungsbereich des Europäischen Zivilprozessrechts für die Verfahrensregeln des nationalen Rechts kaum Raum bleibt und etwa § 215 des Versicherungsvertrags-gesetzes insoweit nicht einmal die örtliche Zuständigkeit mehr erfasst.¹⁵

11 EuGH, 17.9.2009, Rs. C-347/08 (Vorarlberger Gebietskrankenkasse), IPRax 2011, 255, Rn. 34 und 44. Zur Direktklage des Erben siehe Staudinger, Geschädigte im Sinne des Art. 11 Abs. 2 EuGVVO, IPRax 2011, 229, 232 f. Dieser Gedanke mag sich schließlich auch auf die Geltendmachung von Angehörigenschmerzensgeld (aus eigenem Recht) übertragen lassen, vgl. Staudinger, IPRax 2011, 229, 232. Das kann dann zum Klägergerichtsstand eines Angehörigen führen.

12 Nach Art. 17 Brüssel Ia-VO bzw. nach Art. 15 LugÜ.

13 Vgl. Art. 18 Abs. 1 Brüssel Ia-VO einerseits und Art. 18 Abs. 2 Brüssel Ia-VO andererseits.

14 Vgl. die Konstellation in EuGH, 17.10.2013, C-218/12 – Lokman Emrek/Vlado Sabranovic, NJW 2013, 3504, mit Anmerkung Staudinger/Steinrötter.

15 In Versicherungssachen regeln etwa Artt. 11 Abs. 1 lit. b, 12 Satz 1, 13 Abs. 1 Brüssel Ia-VO auch die örtliche Zuständigkeit, während die Artt. 11 Abs. 1 lit. a und c, Art. 14 Abs. 1 Brüssel Ia-VO nur die internationale Zuständigkeit regeln, so dass auch in ihrem Anwendungsbereich noch § 215 VVG zur Bestimmung der örtlichen Zuständigkeit herangezogen werden kann, vgl. hierzu MünchKomm-Looschelders, 2. Auflage 2017, § 215 VVG, Rn. 66.

3. Grenzen des Anwendungsbereichs

Umgekehrt muss aber auch gesehen werden, dass der Anwendungsbereich des Europäischen Zivilprozessrechts seinerseits begrenzt ist. Selbst bei der internationalen Zuständigkeit fällt man in Versicherungssachen aus dem Anwendungsbereich des Europäischen Zivilprozessrechts heraus, wenn der Beklagte nicht in einem Mitgliedstaat, sondern in einem Drittstaat domiziliert ist. Und in diese Lücke stößt dann das nationale Zivilprozessrecht vor. Die Verdrängungswirkung des Europäischen Zivilprozessrechts kann also nur so weit reichen, wie der eigene Anwendungsbereich. Und hier an dieser Stelle ergeben sich nun wesentliche Unterschiede zwischen Versicherungssachen einerseits und Verbrauchersachen andererseits. Denn die verbraucherschützenden Gerichtsstände der neuen Brüssel Ia-Verordnung greifen nach ihrem Art. 18 seit dem Jahre 2015 auch dann ein, wenn der Unternehmer in einem Drittstaat domiziliert ist. Das aber bedeutet, dass den nationalen Regelungen in Versicherungssachen ein größerer Anwendungsbereich verbleibt als in Verbrauchersachen, wo sich etwa in § 29 lit. c) ZPO die doppelfunktionale Erfassung der internationalen Zuständigkeit durch die Ausdehnung des Europarechts auf Drittstaatenbeklagte schlichtweg erledigt hat.

III. Deutsche Schutzgerichtsstände in Versicherungs- und Verbrauchersachen

1. Gesetzgeberische Entwicklung der vergangenen 50 Jahre

Darauf werde ich gleich zurückkommen und bin bei den Schutzgerichtsständen des deutschen Rechts angelangt. Die Geschichte der vereinzelt deutschen Schutzgerichtsstände beginnt wohl in den späten sechziger Jahren, also vor einem halben Jahrhundert.¹⁶ Im Jahre 1969 wurde ein § 6a in das damalige Abzahlungsgesetz eingeführt, dessen Modellcharakter auch für die heutigen singulären Schutzgerichtsstände des deutschen Rechts schon am Wortlaut deutlich erkennbar wird.¹⁷ Die damals eingeführte Norm lautete in ihrem Absatz 1:

16 Im Grunde reicht die Geschichte der deutschen Schutzgerichtsstände noch deutlich weiter zurück, bis in die Zeit vor dem ersten Weltkrieg. Das im Jahre 1908 in Kraft getretene VVG sah in § 48 einen Agenturgerichtsstand vor, der den Versicherungsnehmer prozessual begünstigen sollte. Sie hierzu unten bei Fn. 25.

17 Auch die Schutzgerichtsstände des ursprünglichen EuGVÜ 1968 (ABl. EG Nr. L 299/32 vom 31.12.1972) bezogen sich in den Artt. 7 ff. bzw. Artt. 13 ff. zunächst nur auf »Versicherungssachen« und eben »Abzahlungsgeschäfte«, wobei sich der deutsche Gesetzgeber des Jahres 1969 bei der Schaffung des § 6a AbzG offenbar nicht allzu sehr an der Struktur der erst kurz zuvor geschaffenen europäischen Zuständigkeitsregelungen orientierte. Eine allgemeinere Ausdehnung auf Verbrauchersachen brachte erst das 1. Beitrittsübereinkommen zum EuGVÜ vom 9.10.1978 (BGBl. 1983 II, 802), das am 1.11.1986 in Kraft trat. Siehe hierzu Jayme, FS Nagel (1987), S. 123, 124 f.

»(1) Für Klagen aus Abzahlungsgeschäften ist das Gericht ausschließlich zuständig, in dessen Bezirk der Käufer zur Zeit der Klageerhebung seinen Wohnsitz, in Ermangelung eines solchen seinen gewöhnlichen Aufenthaltsort hat.«

Absatz 2 regelte die Möglichkeit einer Abweichung von diesem zum Schutz des Käufers geschaffenen Gerichtsstand und sah die Abweichung unter anderem vor für den Fall:

»dass der Käufer nach Vertragsschluss seinen Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthaltsort aus dem Geltungsbereich dieses Gesetzes verlegt oder sein Wohnsitz oder gewöhnlicher Aufenthaltsort im Zeitpunkt der Klageerhebung nicht bekannt ist [...]«.¹⁸

Mit der Aufhebung des Abzahlungsgesetzes fand die Norm seit 1986 eine neue Heimstatt in § 7 des Haustürwiderrufgesetzes. Auch hier war nunmehr bei Haustürgeschäften eine ausschließliche Zuständigkeit bei dem Gericht vorgesehen, »in dessen Bezirk der Kunde zur Zeit der Klageerhebung seinen Wohnsitz, in Ermangelung eines solchen seinen gewöhnlichen Aufenthaltsort hat.«¹⁹ Die Möglichkeit einer davon abweichenden Vereinbarung war wiederum vorgesehen »für den Fall, daß der Kunde nach Vertragsschluß seinen Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthaltsort aus

18 Der komplette Normtext des § 6a AbzG lautete wie folgt:

»(1) Für Klagen aus Abzahlungsgeschäften ist das Gericht ausschließlich zuständig, in dessen Bezirk der Käufer zur Zeit der Klageerhebung seinen Wohnsitz, in Ermangelung eines solchen seinen gewöhnlichen Aufenthaltsort hat.

(2) Eine abweichende Vereinbarung ist jedoch zulässig für den Fall,

1. dass der Käufer nach Vertragsschluss seinen Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthaltsort aus dem Geltungsbereich dieses Gesetzes verlegt oder sein Wohnsitz oder gewöhnlicher Aufenthaltsort im Zeitpunkt der Klageerhebung nicht bekannt ist;

2. dass der Verkäufer Ansprüche gegen den Käufer im Wege des Mahnverfahrens (§§ 688 ff. Zivilprozessordnung) anhängig macht.

(3) Erhebt der Käufer im Falle des Absatzes 2 Nr. 2 gegen den Anspruch oder einen Teil des Anspruchs Widerspruch (§ 69 Zivilprozessordnung) oder gegen den Vollstreckungsbefehl Einspruch (§ 700 Zivilprozessordnung), so verweist das Gericht von Amts wegen den Rechtsstreit ohne mündliche Verhandlung an das nach Absatz 1 zuständige Gericht, sofern nicht der Käufer beantragt hat, von der Verweisung abzusehen. Wird die Verweisung beschlossen, so gilt der Rechtsstreit mit der Zustellung des Beschlusses als bei dem im Beschluss bezeichneten Gericht anhängig. Im Übrigen sind die Vorschriften des § 276 Abs. 2, Abs. 3 Satz 1 der Zivilprozessordnung anzuwenden.«

19 Die komplette Norm des § 7 HWiG lautete unter der Überschrift »Ausschließlicher Gerichtsstand«:

»(1) Für Klagen aus Geschäften im Sinne des § 1 ist das Gericht ausschließlich zuständig, in dessen Bezirk der Kunde zur Zeit der Klageerhebung seinen Wohnsitz, in Ermangelung eines solchen seinen gewöhnlichen Aufenthaltsort hat.

(2) Eine abweichende Vereinbarung ist jedoch zulässig für den Fall, daß der Kunde nach Vertragsschluß seinen Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthaltsort aus dem Geltungsbereich dieses Gesetzes verlegt oder sein Wohnsitz oder gewöhnlicher Aufenthaltsort im Zeitpunkt der Klageerhebung nicht bekannt ist.«

dem Geltungsbereich dieses Gesetzes verlegt oder sein Wohnsitz oder gewöhnlicher Aufenthaltsort im Zeitpunkt der Klageerhebung nicht bekannt ist.«²⁰

Dann kam zu Beginn unseres Jahrhunderts die Schuldrechtsmodernisierung und mit ihr erfolgte die Verlagerung des Haustürwiderrufgesetzes in das BGB. Da man eine rein prozessuale Norm nicht im BGB verankern wollte,²¹ ist sie seither untergebracht in § 29 lit. c) ZPO. Diese Norm sieht heute einen »besondere[n] Gerichtsstand für Haustürgeschäfte« vor und lautet in ihrem Absatz 1:

»(1) ¹Für Klagen aus außerhalb von Geschäftsräumen geschlossenen Verträgen (§ 312b des Bürgerlichen Gesetzbuchs) ist das Gericht zuständig, in dessen Bezirk der Verbraucher zur Zeit der Klageerhebung seinen Wohnsitz, in Ermangelung eines solchen seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat. ²Für Klagen gegen den Verbraucher ist dieses Gericht ausschließlich zuständig.«

Absatz 3 des § 29 c ZPO ergänzt in mittlerweile bekannter Manier:

»(3) Eine von Absatz 1 abweichende Vereinbarung ist zulässig für den Fall, dass der Verbraucher nach Vertragsschluss seinen Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt aus dem Geltungsbereich dieses Gesetzes verlegt oder sein Wohnsitz oder gewöhnlicher Aufenthalt im Zeitpunkt der Klageerhebung nicht bekannt ist.«

Im Jahre 2007 wurde das Versicherungsvertragsgesetz novelliert.²² In wiederum etwas mechanischer Weise²³ wurde das Modell des § 29c ZPO fast mit »copy and paste« in das VVG herübergezogen. Der Wiedererkennungswert ist hoch, wenn man dort in § 215 Abs. 1 heute liest:

»(1) ¹Für Klagen aus dem Versicherungsvertrag oder der Versicherungsvermittlung ist auch das Gericht örtlich zuständig, in dessen Bezirk der Versicherungsnehmer zur Zeit der Klageerhebung seinen Wohnsitz, in Ermangelung eines solchen seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat. ²Für Klagen gegen den Versicherungsnehmer ist dieses Gericht ausschließlich zuständig.«

Es überrascht nach diesem Muster nicht mehr, dass man auch die Möglichkeit einer abweichenden Vereinbarung in Absatz 3 wortgleich aus der ZPO herüberzog, wobei das Wort »Verbraucher« eben durch »Versicherungsnehmer« ersetzt wurde.²⁴ Seit

20 Ausführlich zu § 7 HWiG a.F. uns seinem Verhältnis zum Europäischen Zivilprozessrecht: Jayme, Die internationale Zuständigkeit bei Haustürgeschäften – Nationale und internationale Wege zu einem europäischen Prozeßrecht, in: Habscheid/Schwab (Hrsg.), Festschrift für Heinrich Nagel zum 75. Geburtstag (1987), S. 123 ff.

21 Vgl. MünchKomm-Patzina, 5. Auflage 2016, § 29c ZPO, Rn. 1.

22 Gesetz zur Reform des Versicherungsvertragsrechts vom 23.11.2007 (BGBl. I S. 2631).

23 Zur »mechanische[n] Übernahme formelhafter Wendungen anderer Gesetzes im nationalen« Bereich im Kontext der Übernahme des § 6a AbzG in den § 7 HWiG siehe bereits Jayme, FS Nagel (1987), S. 123, 132.

24 § 215 Abs. 3 VVG lautet: »(3) Eine von Absatz 1 abweichende Vereinbarung ist zulässig für den Fall, dass der Versicherungsnehmer nach Vertragsschluss seinen Wohnsitz oder

dem Inkrafttreten des neuen VVG vor zehn Jahren ist § 215 zu einer heftig umstrittenen Norm geworden, die viele Zweifelsfragen aufwirft (dazu ausführlich der Beitrag von *Sascha Piontek*).

2. Zwischenfazit

Der Befund für das System der deutschen Schutzgerichtsstände ist ernüchternd, wenn man hier von einem System sprechen möchte. Im Grunde geht es um zwei Normen, § 29c ZPO und § 215 VVG. *Technisch* orientieren sie sich beide an einem 50 Jahre alten Modell aus dem Abzahlungsrecht vergangener Epochen.²⁵ Europäische Entwicklungen sind daran vorbeigezogen.

gewöhnlichen Aufenthalt aus dem Geltungsbereich dieses Gesetzes verlegt oder sein Wohnsitz oder gewöhnlicher Aufenthalt im Zeitpunkt der Klageerhebung nicht bekannt ist.«.

- 25 Im Grunde lässt sich auch § 48 a.F. VVG als ein Schutzgerichtsstand begreifen, der bereits im Jahre 1908 die Derogationsfestigkeit des Agenturgerichtsstandes vorsah. Die Norm hatte folgenden Wortlaut:

»(1) Hat ein Versicherungsagent den Vertrag vermittelt oder abgeschlossen, so ist für Klagen, die aus dem Versicherungsverhältnisse gegen den Versicherer erhoben werden, das Gericht des Ortes zuständig, wo der Agent zur Zeit der Vermittelung oder Schließung seine gewerbliche Niederlassung oder in Ermangelung einer gewerblichen Niederlassung seinen Wohnsitz hatte.

(2) Die nach Abs. 1 begründete Zuständigkeit kann durch Vereinbarung nicht ausgeschlossen werden.« .

Die Motive zum Gesetz über den Versicherungsvertrag vom 30.5.1908 (Nachdruck aus dem Jahre 1963) lassen in der Begründung zum Gesetzentwurf aus dem Jahre 1907 klar den Schutzcharakter des § 48 a.F. VVG und auch die im modernen Europäischen Zivilprozessrecht verankerte halbzwingende Ausgestaltung des Gerichtsstandes erkennen; Motive, S. 121 f.: Nach den Vorschriften des BGB gelte als Leistungsort für die Verbindlichkeit des Versicherers der Ort, an welchem er selbst seine Niederlassung habe. »Der Versicherungsnehmer ist daher nicht in der Lage, auf Grund des § 29 der Zivilprozessordnung bei dem Gerichte des Ortes seines eigenen Wohnsitzes oder seiner eigenen Niederlassung Klage auf die Leistung des Versicherers zu erheben, vielmehr ist er selber darauf angewiesen, in dem Gerichtsstande des Versicherers zu klagen. Dieser Rechtszustand trägt den Besonderheiten des Geschäftsbetriebs der Versicherungsanstalten und den Interessen der Versicherungsnehmer nicht genügend Rechnung. Wenn die Versicherer an zahlreichen, von dem Sitze des Unternehmens oft weit entfernten Orten Agenten anstellen und mit ihrer Hilfe Verträge abschließen, so entspricht es der Billigkeit, daß in Bezug auf die so zustande gekommenen Geschäfte den Versicherungsnehmern die Möglichkeit gegeben wird, bei den Gerichten dieser Orte auch ihre Ansprüche geltend zu machen. [...]« Die Begründung hebt ferner die typische Sach- und Beweismnähe des Agenturgerichtsstandes hervor sowie seinen halbzwingenden Charakter (S. 122): »Dieses Gericht wird auch in der Regel den bei der Entscheidung des Rechtsstreits in Betracht kommenden tatsächlichen Verhältnissen näher stehen und die erforderlichen Beweise leichter und schneller erheben können als die nach dem gegenwärtigen Rechte zuständigen Gerichte. Bei der erheblichen Bedeutung, welche die Frage des Gerichtsstandes für den Versicherungsnehmer hat, erscheint es geboten, den Versicherungsnehmer dagegen zu schützen, daß die nach § 48 Abs. 1 begründete Zuständigkeit durch Vereinbarung ausgeschlossen wird. Eine entsprechende Vorschrift ist im Abs. 2

Inhaltlich sind sie im Fall der Versicherungssachen in ihrer Reichweite ziemlich unklar und im Fall der Verbrauchersachen ungeheuer schmal – weil auf außerhalb von Geschäftsräumen geschlossene Verträge beschränkt. Ein Großteil der Verbraucherverträge wird also überhaupt nicht erfasst. Warum? Weil man die Schutzgerichtsstände in Deutschland wohl immer nur als ein prozessuales Anhängsel materiellrechtlicher Spezialgesetze verstand, vom Abzahlungsgesetz über die Haustürgeschäfte bis zum Versicherungsvertragsgesetz. Europäische Entwicklungen wurden also nicht nur technisch, sondern auch in der inhaltlichen Reichweite völlig ignoriert.

Schließlich ist auch der *Anwendungsbereich* der deutschen Schutzgerichtsstände im Verhältnis zu den europäischen Gerichtsständen kompliziert, Wandlungen unterworfen und insgesamt nur schwer zu verstehen. Einerseits werden die deutschen Regelungen schon im Hinblick auf die *örtliche* Zuständigkeit verdrängt, sobald in einer grenzüberschreitenden Konstellation der Anwendungsbereich europäischer Schutzgerichtsstände eröffnet ist. Andererseits kommen die deutschen Schutzgerichtsstände theoretisch auch für die Regelung der *internationalen* Zuständigkeit in Betracht, sofern das Europäische Zuständigkeitsrecht nicht eingreift, wenn etwa der Beklagte in einem echten Drittstaat wie beispielsweise Liechtenstein domiziliert ist. Praktisch gilt das aber seit 2015 nur noch für § 215 VVG, nicht mehr hingegen für § 29c ZPO, seit die Brüssel Ia-VO in Verbrauchersachen auch Drittstaatenkonstellationen erfasst, nicht hingegen in Versicherungssachen.²⁶ Zusammenfassen lässt sich zum Anwendungsbereich, dass § 215 VVG manchmal die örtliche, manchmal auch die internationale Zuständigkeit regelt, während § 29c ZPO maximal die örtliche Zuständigkeit regelt, manchmal aber auch diese nicht.

IV. Richterliche Prägung der deutschen Gerichtsstände durch das Muster des Europäischen Zivilprozessrechts de lege lata

Vor diesem Hintergrund ist es nun interessant zu sehen, dass zwar bislang nicht der deutsche Gesetzgeber, wohl aber die deutsche Rechtsprechung immer wieder die Interpretation der deutschen Gerichtsstände am Inhalt des Europäischen Zivilprozessrechts ausgerichtet hat, und zwar wohlgemerkt jenseits des Anwendungsbereichs des Europäischen Zivilprozessrechts. Das ist auch methodisch ein sehr interessanter

des § 48 getroffen. Für den Versicherungsnehmer besteht selbstverständlich kein Zwang, bei dem Gerichte des Wohnsitzes oder der Niederlassung des Agenten Klage zu erheben, vielmehr bleibt die aus der Zivilprozeßordnung [...] sich ergebende Zuständigkeit der Gerichte für Klagen gegen den Versicherer unberührt.« Einem noch darüber hinausgehenden Antrag, der darauf gerichtet war, eine Klagemöglichkeit am allgemeinen Gerichtsstand des Versicherungsnehmers für den Fall zu schaffen, dass der Vertrag von einem Versicherungsagenten vermittelt oder abgeschlossen sei, wurde nach recht ausführlicher Diskussion in der Kommission nicht stattgegeben, vgl. Motive, S. 496-498.

26 Vgl. hierzu Rauscher-Staudinger, Europäisches Zivilprozess- und Kollisionsrecht, Band I, 2016, Art. 10 Brüssel Ia-VO, Rn. 7.

Vorgang der autonomen Rechtsangleichung und damit auch der Vermeidung von Wertungswidersprüchen.²⁷ Methodisch wird dabei häufig ein Gleichlauf mit dem Europarecht vermutet.²⁸ Hier sollen dafür nur wenige Beispiele angeführt werden.

Unabhängig von den Schutzgerichtsständen in Versicherungs- und Verbrauchersachen hat sich der BGH gelegentlich bei der Interpretation der besonderen Gerichtsstände der §§ 29 und 32 ZPO an der Rechtsprechung des EuGH orientiert. Schon in den neunziger Jahren hatte der zwölfte Zivilsenat seine Interpretation des deliktischen Gerichtsstandes nach § 32 ZPO bei der Frage, ob die Kognitionsbefugnis bei Klagen an diesem besonderen Gerichtsstand umfassend oder auf deliktische Rechtsfragen beschränkt ist, im Bereich der internationalen Zuständigkeit an der Rechtsprechung des EuGH²⁹ zum Europäischen Gerichtsstands- und Vollstreckungsübereinkommen (EuGVÜ) ausgerichtet, obwohl die deutsche Norm deutlich älter war als die europäische.³⁰ Der zehnte Zivilsenat³¹ lokalisierte im Jahre 2011 den Erfüllungsort nach § 29 ZPO bei einer Klage auf Ausgleichszahlung nach der Fluggastrechteverordnung gegen ein Luftfahrtunternehmen mit Hauptsitz in den USA nicht nach Maßgabe des materiell anwendbaren Vertragsstatuts, wie dies allgemein üblich ist. Stattdessen wurde der »Rechtsgedanke des Art. 5 Nr. 1 Buchst. b EuGVVO [heute: Art. 7 Nr. 1 lit. b) Brüssel Ia-VO] mit der darin zum Ausdruck gebrachten Wertentscheidung des Unionsrechts« herangezogen.³² Das wurde auch darauf gestützt, dass der geltend gemachte Anspruch Teil der von der Fluggastrechteverordnung zuerkannten gesetzlichen Mindestrechte war, wobei der BGH ausdrücklich offen ließ, ob prozessual das Gleiche gelten würde, wenn es sich bei dem geltend gemachten Anspruch nicht um eine durch das Unionsrecht geprägte Verpflichtung handelte.³³ In Anlehnung an eine Entscheidung des EuGH zur Brüssel I-VO³⁴ meinte der BGH sodann, dass im Fall einer Beförderung von Personen im Luftverkehr sowohl der Ort des vertragsmäßigen Abfluges

27 Zur »Internen Harmonisierung« durch autonome Rechtsangleichung vgl. Gebauer, Grundfragen der Europäisierung des Privatrechts, 1998, S. 201 ff.

28 Gebauer/Teichmann, Methoden und Formen europäischer Rechtsangleichung, in: Gebauer/Teichmann (Hrsg.), Europäisches Privat- und Unternehmensrecht, Enzyklopädie Europarecht, Band 6 (2016), § 1, Rn. 59.

29 EuGH, 27.9.1988, Rs. 189/87 (Kalfelis./ Schröder u.a.), NJW 1988, 3088.

30 BGH, 28.2.1996, XII ZR 181/93, NJW 1996, 1411, 1413 = IPRax 1997, 187 ff. mit Anm. Mankowski 173 ff.): »Es wäre nicht verständlich, eine internationale Zuständigkeit kraft Sachzusammenhangs in Fällen, die der Geltung des EuGVÜ unterliegen, auszuschließen, sie dagegen in Fällen außerhalb seines Geltungsbereichs allgemein zuzulassen«; vgl. hierzu Gebauer, Grundfragen der Europäisierung des Privatrechts, 1998, S. 220 f.; ders., Interne Harmonisierung durch autonome Rechtsangleichung, Jahrbuch Junger Zivilrechtswissenschaftler 2000 (2001), S. 201, 209 f.

31 BGH, 18.11.2011, X ZR 71/10, JR 2012, 67 (mit Aufsatz Staudinger 47).

32 BGH, 18.11.2011, X ZR 71/10, JR 2012, 67, 70.

33 BGH, 18.11.2011, X ZR 71/10, JR 2012, 67, 70.

34 EuGH 9. 7. 2009, Rs. C-204/08 – Peter Rehder/Air Baltic Corporation, NJW 2009, 2801, EuZW 2009, 569 (Anmerkung Leible 571).

*als auch der Ort der vertragsmäßigen Ankunft des Flugzeuges gleichermaßen als die Orte anzusehen seien, an denen die Leistungen hauptsächlich erbracht würden.*³⁵

Im vorliegenden Zusammenhang interessieren vor allem Interpretationsparallelen zwischen den deutschen und den europäischen Schutzgerichtsständen. Auch hier hat der BGH in den vergangenen Jahren eine Argumentation entwickelt, die das deutsche Recht europäisch auflädt.

Im Jahre 2014 entschied der dritte Zivilsenat des BGH, dass Vereinbarungen, in denen für Klagen eines Verbrauchers aus Haustürgeschäften ein von § 29c Abs. 1 Satz 1 ZPO abweichender Gerichtsstand bestimmt wird, nach § 29c Abs. 3 ZPO unzulässig seien.³⁶ Im konkreten Fall hatte ein Unternehmer aus Lichtenstein mit einem deutschen Verbraucher die Zuständigkeit der Gerichte in Liechtenstein vereinbart. Abweichend von dieser Vereinbarung erhob der deutsche Verbraucher Klage vor einem deutschen Gericht und machte Ansprüche auf Rückabwicklung eines Vermögensverwaltungsvertrags geltend. Der BGH hielt die Gerichtsstandsvereinbarung aus historischen und systematischen Gründen für unzulässig.³⁷ In systematischer Hinsicht setzte er sich dabei mit der Rechtslage nach der Brüssel Ia-VO auseinander, nach welcher die Gerichtsstandsvereinbarung unwirksam gewesen wäre. Die Bestimmungen der europäischen Zuständigkeitsrechts seien zwar »vorliegend nicht unmittelbar anwendbar. Anhaltspunkte dafür«, fuhr der BGH fort, »dass der deutsche Gesetzgeber bei der Ausgestaltung des nationalen Verbraucherzivilprozessrechts für außerhalb des räumlichen Anwendungsbereichs der EuGVVO liegende Sachverhalte hinter deren Schutzniveau zurückbleiben wollte, sind aber nicht ersichtlich.«³⁸ Dieses Argument ist auch deshalb bemerkenswert, weil der historische deutsche Gesetzgeber bei der Ausgestaltung des nationalen Verbraucherzivilprozessrechts wohl nicht so sehr das europäische Schutzniveau im Blick hatte.

Die hier vom BGH noch an der älteren Brüssel I-VO orientierte Auslegung des § 29c ZPO wird freilich in Zukunft ausscheiden, weil die Neufassung der Brüssel Ia-VO³⁹ nach ihrem seit dem 10.1.2015 geltenden Art. 18 nun unmittelbar auch die Konstellationen erfasst, in denen der Unternehmer in einem echten Drittstaat wie Liechtenstein domiziliert ist, so dass sich der Anwendungsbereich des § 29c ZPO unter dem neuen Recht nur noch allenfalls auf die örtliche Zuständigkeit beschränken kann.⁴⁰

35 BGH, 18.11.2011, X ZR 71/10, JR 2012, 67, 70. Zu den methodischen Besonderheiten der Ausstrahlungswirkung des europäischen Zuständigkeitsrechts auf das deutsche in Drittstaatensachverhalten und Inlandsfällen siehe Staudinger, Europäisierung des § 29 ZPO, JR 2012, 47 ff., 50.

36 BGH, 30.10.2014, III ZR 474/13, NJW 2015, 169 (mit Anmerkung Vossler 171).

37 BGH, 30.10.2014, NJW 2015, 169, mit Anmerkung Vossler 171.

38 BGH, 30.10.2014, NJW 2015, 169, 170.

39 Verordnung (EU) Nr. 1215/2012.

40 Vgl. Vossler, NJW 2015, 171.

Etwas anders liegen die Dinge in Versicherungssachen, weil das Europarecht hier bei der Reform zur Brüssel Ia-VO nun gerade nicht die Drittstaaten Sachverhalte erfasst hat, so dass § 215 VVG auch aktuell in Drittstaatenkonstellationen noch zum Zuge kommen kann.⁴¹ In methodischer Parallele zum dritten Zivilsenat zog auch der vierte Zivilsenat in seiner Entscheidung vom 8. November 2017 als eines unter mehreren Argumenten⁴² für eine weite Auslegung der Norm in einer Konstellation mit einem liechtensteinischen Versicherer als Beklagtem die Überlegung heran, dass keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich seien, dass der deutsche Gesetzgeber bei der Ausgestaltung der nationalen Vorschriften zum Schutz des Versicherungsnehmers für außerhalb des Geltungsbereichs des europäischen Zuständigkeitsrechts liegende Sachverhalte hinter deren Schutzbereich habe zurückbleiben wollen.⁴³

Diese Beispiele mögen genügen, um zu zeigen, dass bei den Schutzgerichtsständen des deutschen Rechts bereits heute ein erheblicher Harmonisierungsdruck besteht und die europäischen Schutzgerichtsstände dabei einen Bezugspunkt bilden.

V. Schulterschluss mit den europäischen Schutzgerichtsständen im System der ZPO *de lege ferenda*?

Abschließend soll nun noch kurz die Frage angerissen werden, welche Wege dem deutschen Gesetzgeber zur Verfügung stünden, um *de lege ferenda* die deutschen Schutzgerichtsstände zeitgemäßer zu gestalten.

Die radikalste, aber gleichzeitig auch klarste Lösung wäre die komplette gesetzgeberische Übernahme europäischer Schutzgerichtsstände in das deutsche Recht an den Stellen, die vom europäischen Recht nicht erfasst werden. Was würde das im Einzelnen bedeuten? Auch hier bietet sich wiederum an, zwischen der internationalen und der örtlichen Zuständigkeit zu unterscheiden, zwischen dem grenzüberschreitenden und dem innerstaatlichen Sachverhalt.

41 Vgl. hierzu BGH, 8.11.2017, IV ZR 551/15, BeckRS 2017, 134012, Rn. 9 ff.; Rauscher-Staudinger, Europäisches Zivilprozess- und Kollisionsrecht, Band I, 2016, Art. 10 Brüssel Ia-VO, Rn. 7.

42 Aufschlussreich ist auch die historische Interpretation in Rn. 22 f. der Entscheidung BGH, 8.11.2017, IV ZR 551/15, NJW 2018, 232. Der Senat stellt hier auch auf § 48 VVG a.F. ab, der seit dem Jahre 1908 auch juristische Personen in seinen Schutzbereich einbezogen hatte. Auch die Motive zum VVG von 1908 (zum Teil abgedruckt oben in Fn. 25) sprechen vom Wohnsitz bzw. der »Niederlassung« des Versicherungsnehmers, was ebenfalls darauf hindeutet, dass es sich beim Versicherungsnehmer nach dem Schutzzweck des Agenturgerichtsstands in § 48 VVG a.F. nicht um eine natürliche Person handeln musste.

43 BGH, 8.11.2017 – IV ZR 551/15, NJW 2018, 232, Rn. 25; hierzu näher Piontek, Der Schutzbereich des § 215 Abs. 1 Satz 1 VVG: Roma locuta! Causa finita est?, dort bei Fn. 34.

1. Internationale Zuständigkeit

Regelungsspielraum bleibt dem deutschen Gesetzgeber bei den grenzüberschreitenden Konstellationen nur im drittstaatlichen Bereich, weil im innereuropäischen Bereich sowohl die internationale als auch die örtliche Zuständigkeit weitgehend europäisch geregelt sind.⁴⁴ Auch bei den Verbrauchersachen gibt es für die internationale Zuständigkeit keine zu schließende Lücke mehr, seit die Brüssel Ia-VO auch die Drittstaatenfälle erfasst. Einzig für die Versicherungssachen könnte sich also anbieten, für Konstellationen mit Drittstaatenbeklagten das europäische System der *internationalen Zuständigkeit* in das deutsche Recht zu rezipieren.

Hierzu ein Beispiel: Bei einem Verkehrsunfall in Wien wird ein Autofahrer aus Deutschland geschädigt. Vorher hatten wir gesehen, dass er gegen den *italienischen* Versicherer des Schädigers nicht nur in Rom und in Wien, sondern auch am eigenen Wohnsitz etwa in Braunschweig Klage erheben könnte. Wie ist es nun aber, wenn der Schädiger aus *Serbien* stammt und auch sein Versicherer in *Belgrad* domiziliert ist? Ein Gerichtsstand in Deutschland wäre dann weder gegen den Schädiger noch für eine Direktklage gegen den Versicherer eröffnet. § 215 Abs. 1 VVG in seiner geltenden Fassung erfasst nach einhelliger Auffassung nicht den gesetzlichen Direktanspruch des Geschädigten.⁴⁵ Vermutlich könnte in Wien und auch in Belgrad Klage erhoben werden, wenn das österreichische und das serbische Prozessrecht dies jeweils so vorsehen.

Würde man hingegen das europäische System in das deutsche Recht für solche Drittstaatenkonstellationen übertragen, so ergäbe sich ein Geschädigtengerichtsstand in Deutschland für die Direktklage. Dem könnte man entgegenhalten, dass eine solche Gerichtspflichtigkeit dem serbischen Versicherer kaum zumutbar ist, zumal sich der Gerichtsstand in Deutschland hier auch nicht durch eine besondere Sach- oder Beweisnähe auszeichnet. Auch die Vollstreckbarkeit einer auf dieser Zuständigkeitsgrundlage erlassenen deutschen Entscheidung in Serbien wäre sicherlich zweifelhaft. Andererseits müsste aus der Perspektive des Versicherers wohl auch mit einer Gerichtspflichtigkeit in Deutschland gerechnet werden, sofern sich der Unfall in Deutschland ereignet hätte. Hinzu kommt auch noch die Überlegung der Effizienz der Rechtsdurchsetzung. Bei relativ niedrigen Schadenshöhen würde der Geschädigte vermutlich von einer heimatfernen Klage absehen. Eröffnet sich dagegen ein inländischer Gerichtsstand, mag dies die Vergleichsbereitschaft des Versicherers erhöhen, zumal ein ggf. in Deutschland ergehendes Urteil zwar nicht ohne weiteres in Serbien, wohl aber in den Staaten der Europäischen Union vollstreckbar wäre.

44 In Versicherungssachen regeln etwa Artt. 11 Abs. 1 lit. b, 12 Satz 1, 13 Abs. 1 Brüssel Ia-VO auch die örtliche Zuständigkeit, während die Artt. 11 Abs. 1 lit. a und c, Art. 14 Abs. 1 Brüssel Ia-VO nur die internationale Zuständigkeit regeln, so dass auch in ihrem Anwendungsbereich noch § 215 VVG zur Bestimmung der örtlichen Zuständigkeit herangezogen werden kann, vgl. hierzu MünchKomm-Looschelders, 2. Auflage 2017, § 215 VVG, Rn. 66.

45 Vgl. MünchKomm-Looschelders, 2. Auflage 2017, § 215 VVG, Rn. 27, 37.

2. Örtliche Zuständigkeit

Im Hinblick auf die *örtliche* Zuständigkeit hätte die Rezeption des europäischen Systems jenseits von dessen eigenem Anwendungsbereich recht weitgehende Folgen, die wiederum durchaus als ein Argument *gegen* eine solche Ausdehnung diskutiert werden können. Wie sähen diese Folgen im Einzelnen aus? Bei den *Versicherungssachen* würde man sich bei kompletter Übernahme auch für den innerstaatlichen Bereich den Geschädigtengerichtsstand importieren. Der Geschädigte könnte also nicht nur beispielsweise den italienischen Versicherer am eigenen Wohnsitz verklagen, sondern auch den deutschen Versicherer.

Bei den *Verbrauchersachen* würde die Rezeption des europäischen Systems zunächst zu einer weiten sachlichen Ausdehnung führen. Es wären also nicht nur Haustürsituationen erfasst, wie dies § 29c ZPO noch vorsieht, sondern sämtliche Konstellationen von Verbraucherverträgen. Dazu würden dann insbesondere auch Kaufverträge zählen. In dem zuvor genannten Beispiel des französischen Kfz-Händlers hatte sich für den deutschen Käufer ein Gerichtsstand in Saarbrücken für die Geltendmachung von Gewährleistungsansprüchen ergeben. Ein solcher Wohnsitzgerichtsstand in Saarbrücken könnte sich dann künftig auch ergeben, wenn der Verkäufer nicht aus Lothringen, sondern etwa aus Braunschweig stammt. Unternehmern würde also im Vergleich zur aktuellen Rechtslage eine erhöhte Mobilität innerhalb Deutschlands abverlangt werden. Diese Mobilität wäre freilich gerade im Hinblick auf die unterschiedliche Bedeutung der örtlichen und der internationalen Zuständigkeit klein im Vergleich zu der erzwungenen Mobilität, der die Unternehmer ohnehin ausgesetzt sind, sobald sie ihre Tätigkeit grenzüberschreitend in Europa ausrichten.

Für den Fall, dass sich der Gesetzgeber für eine klare Orientierung am europäischen Zuständigkeitssystem entscheiden sollte, erschiene es sinnvoll, in transparenter Weise sämtliche Schutzgerichtsstände in der ZPO zusammenzuführen.

Braucht der Verbraucher mehr Schutzgerichtsstände an seinem Wohnsitz?

Christoph Heinrichs

Rechtsanwalt u. Notar, Fachanwalt für Versicherungsrecht und Verkehrsrecht, Leer

I. Wie ist der Stand der Dinge?

Europa bestimmt in weiten Teilen den Rechtsalltag in Deutschland und die europarechtlichen Vorgaben bestimmen zunehmend unser inländisches Rechtssystem. Der Verbraucherschutz hat eine zentrale Bedeutung erhalten, die sich sowohl im materiellen Recht als auch zu Teilen bereits in prozessualen Bestimmungen widerspiegelt. Im Hinblick auf das materielle Recht ist der europarechtliche Einfluss zuletzt eindrucksvoll anhand der zu einer Aufgabe früherer und Änderung der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs führenden europarechtlich gebotenen richtlinienkonformen Auslegung des § 476 BGB deutlich geworden.¹ Die bisherige Rechtsprechung des BGH setzte die verbraucherschützenden Vorgaben der EU-Richtlinie² zum Verbrauchsgüterkauf im Hinblick auf die Reichweite der Beweislastumkehr nicht hinreichend um. Nach dem Urteil des EuGH in der Rechtssache Faber³ war daher der BGH gezwungen seine bisherige Rechtsprechung zu ändern. Unser materielles Recht ist eben nicht mehr autark.

In prozessualer Hinsicht hingegen kennt das deutsche Recht bei weitem keine so umfassenden Schutzgerichtsstände zugunsten des Verbrauchers, wie sich diese in internationalen Regelwerken für grenzüberschreitende Sachverhalte finden. Brüssel Ia⁴ sowie das revidierte Lugano-Übereinkommen⁵ sehen Schutzgerichtsstände für

1 BGH, Urt. v. 12.10.2016 – VIII ZR 103/15 –, NJW 2017, 1093 = DAR 2017, 24 = zfs 2017, 145.

2 1999/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 1999.

3 EuGH, Urt. v. 04.6.2015 – C-497/13 –, NJW 2015, 2237.

4 Verordnung Nr. 1215/2012/EU vom 20.12.2012.

5 Lugano-Übereinkommen vom 30.10.2007 und revidiertes Lugano-Übereinkommen v. 10.5.2009.

den Verbraucher an seinem Wohnsitz vor und überlassen ihm die Wahl, ob er einen Unternehmer an dessen Sitz oder am Wohnsitz des Verbrauchers verklagt. Gleichzeitig schützen die Regelwerke den Verbraucher dahingehend, dass er selbst nur an seinem Wohnsitz verklagt werden kann. Der deutsche Verbraucher, der im Inland bspw. Ansprüche wegen Mängeln an einem Kfz gegen den Verkäufer geltend machen möchte, ist hier bisweilen schlechter gestellt. Umfassende verbraucherschützende Gerichtsstände finden sich in der ZPO nicht. Diese gibt dem Verbraucher lediglich für »Haustürgeschäfte« über § 29c ZPO einen besonderen Gerichtsstand an seinem Wohnsitz. Besser geschützt ist der Verbraucher in Deutschland allerdings seit langem im Versicherungsrecht. Zunächst konnte er zumindest in vielen Fällen über die frühere Regelung des § 48 VVG a.F. (Gerichtstand der Agentur) bereits an seinem Heimatgericht klagen. Seit der VVG-Reform 2008 gilt der umfassende Schutzgerichtsstand des § 215 VVG, nach dem der Versicherungsnehmer alle Klagen aus dem Versicherungsvertrag an seinem Wohnsitzgericht erheben und selbst vom Versicherer nur dort verklagt werden kann.

Im Verbraucherrecht allgemein und bei den in diesem Beitrag behandelten Situationen, die den Verbraucher im Bereich des Verkehrsrechts treffen können, muss er jedoch mit unterschiedlichen Gerichtsständen leben. Ein allgemeiner Schutzgerichtsstand an seinem Wohnsitz steht ihm hier noch nicht zur Verfügung. Anders sieht dies bspw. bei unseren Schweizer Nachbarn aus. So sehen Art. 22 GerichtsstandsG (GestG) und Art. 32 der schweizerischen ZPO von 2008 einen zwingenden Gerichtsstand für alle Streitigkeiten aus Konsumentenverträgen am Wohnsitz des Konsumenten in Passivprozessen gegen den Konsumenten vor. Darüber hinaus räumt das Prozessrecht der Schweiz dem Konsumenten durch eine Differenzierung zwischen Aktiv- und Passivprozessen in Art. 32 ZPO ein Wahlrecht ein, wo er den Unternehmer verklagen möchte und bietet dem Konsumenten einen Gerichtsstand am Sitz einer der Parteien.⁶ Die Schweiz schuf somit eine weitgehende Angleichung der inländischen Gerichtsstände an solche mit Auslandsbezug.⁷

Es stellt sich somit die Frage, ob der deutsche Gesetzgeber fortschrittlichem Verbraucher-Prozessrecht hinterherhinkt. Der Beitrag soll aufzeigen ob und wo es hier Handlungsbedarf des Gesetzgebers gibt. Es soll jedoch auch beleuchtet werden, ob und wo die bisherigen Regelungen ausreichend sind und vielleicht sogar den richtig verstandenen Interessen der Verbraucher insgesamt besser gerecht werden als ein umfassender Wohnsitzgerichtsstand für alle Fälle. Dabei sind auch Auswirkungen auf weitere Beteiligte als Verbraucher zu berücksichtigen. Hierbei sollen die aus anwaltlicher Sicht in der Praxis eine Rolle spielenden Situationen des deutschen Verbrauchers im Verkehrsrecht betrachtet werden. Dabei ist zunächst zwischen dem Vertragsrecht und dem Schadenersatzrecht und sodann jeweils zwischen Fällen mit Auslandsbezug und Inlandsfällen zu unterscheiden.

6 Hierzu vergleichend Kleinknecht, Die verbraucherschützenden Gerichtsstände im deutschen und europäischen Zivilprozessrecht, Dissertation Universität Mainz 2005, S. 221 ff.

7 Vgl. wie vor S. 49.

II. Die unterschiedlichen Konstellationen für den deutschen Verbraucher im Vertragsrecht

1. Fälle mit Auslandsbezug:

Hier greifen zumeist die Regelungen der Brüssel Ia Verordnung bzw. des Lugano Übereinkommens, die den Verbraucher bei einem Verbraucherkauf, also einem Kauf vom Händler in einem anderen Mitgliedsstaat (oder Abkommenstaat des LugÜ), umfassend schützen soweit der Händler in dem Mitgliedsstaat, in dessen Hoheitsgebiet der Verbraucher seinen Wohnsitz hat, eine berufliche oder gewerbliche Tätigkeit ausübt oder eine solche auf irgendeinem Wege auf diesen Mitgliedsstaat ausrichtet.⁸ Hierzu genügt bspw. eine Bewerbung im Internet mit Möglichkeit zur Kontaktaufnahme.⁹ Kauft der deutsche Verbraucher also ein Fahrzeug innerhalb der EU von einem Unternehmer, so kann er zur Durchsetzung aller Ansprüche aus diesem Vertrag nach seiner Wahl in Deutschland vor dem Gericht an seinem Wohnsitz klagen oder den Händler in dessen Mitgliedsstaat verklagen (Art. 18 Abs. 1 Brüssel Ia-VO). Umgekehrt schützt ihn Art. 18 Abs. 2 Brüssel Ia-VO bei einem Passivprozess, da der Unternehmer einen ausländischen Verbraucher nur in dessen Land an seinem Wohnsitzgerichtsstand verklagen kann.¹⁰

Der Verbraucher wird dabei im Geltungsbereich von Brüssel-Ia in allen Fällen mit Auslandsbezug vor ihm aufgezwungenen Gerichtsstandsvereinbarungen in Allgemeinen Geschäftsbedingungen wirksam geschützt, da diese unwirksam sind, wenn sie vor der Entstehung einer Streitigkeit getroffen werden.¹¹

Bei einem Kauf von einem nicht in der EU ansässigen Händler war bis zum 10.1.2015 hingegen auf die allgemeinen Zuständigkeitsregelungen der §§ 12 ff. ZPO und § 29 ZPO sowie internationales Privatrecht abzustellen.¹² Seit Anfang 2015 sind für einen Verbraucherkauf jedoch ggf. auch bei Händlern aus Drittstaaten Art. 17 u. 18 Brüssel Ia-VO anwendbar, wenn diese ihre Geschäftstätigkeit auch auf Deutschland ausgerichtet haben. Liegt diese Voraussetzung nicht vor, ist nach § 29 ZPO

8 Vgl. Art. 17 Abs. 1 lit c EuGVVO.

9 Hierzu auch Reinking/Eggert, Der Autokauf, 13. Aufl. Rn. 1446b.

10 Art. 18 EuGVVO (Brüssel Ia – VO).

(1) Die Klage eines Verbrauchers gegen den anderen Vertragspartner kann entweder vor den Gerichten des Mitgliedsstaats erhoben werden, in dessen Hoheitsgebiet dieser Vertragspartner seinen Wohnsitz hat, oder ohne Rücksicht auf den Wohnsitz des anderen Vertragspartners vor dem Gericht des Ortes, an dem der Verbraucher seinen Wohnsitz hat.

(2) Die Klage des anderen Vertragspartners gegen den Verbraucher kann nur vor den Gerichten des Mitgliedsstaats erhoben werden, in dessen Hoheitsgebiet der Verbraucher seinen Wohnsitz hat.

(3) Die Vorschriften dieses Artikels lassen das Recht unberührt, eine Widerklage vor dem Gericht zu erheben, bei dem die Klage selbst gemäß den Bestimmungen dieses Abschnitts anhängig ist.

11 Vgl. Art. 19 Nr. 1 EuGVVO.

12 Vgl. hierzu Staudinger/Artz NJW 2011, 3121 ff.

insbesondere der Gerichtsstand des Erfüllungsortes maßgeblich. Dies bringt mangels Verbraucherschützendem Gerichtsstand in der ZPO für den deutschen Käufer je nach Bestimmung des Erfüllungsortes den Nachteil mit sich, über diesen Gerichtsstand des Erfüllungsortes nicht zu seinem Wohnsitzgericht zu gelangen. Nach der Rechtsprechung des BGH¹³ gilt für die Bestimmung des Nacherfüllungsortes im Kaufrecht mangels eigenständiger Regelung im BGB die allgemeine Vorschrift des § 269 Abs. 1 BGB. Soweit also keine vorrangigen Parteivereinbarungen über den Erfüllungsort bestehen, ist danach auf die jeweiligen Umstände, insbesondere die Natur des Schuldverhältnisses abzustellen. Soweit sich daraus nichts abschließend ergibt, ist der Erfüllungsort derjenige, an dem der Verkäufer zum Zeitpunkt der Entstehung des Schuldverhältnisses seinen Wohnsitz oder seine gewerbliche Niederlassung (§ 269 Abs. 2 BGB) hatte. Mitunter muss der Verbraucher nach dieser für ihn ungünstigen Bestimmung des Gerichtsstands nach § 29 ZPO seine Ansprüche auf Nacherfüllung am Ort des Verkäufers einklagen, soweit er mangels Anwendbarkeit nicht über die Regelungen der Brüssel Ia-VO oder des Lugano-Übereinkommens zu seinem Wohnsitzgericht gelangt.

2. Inlandsfälle:

Mangels speziellem Schutzgerichtsstand für Klagen aus Verbrauchsgüterkäufen bzw. Verbrauchergeschäften richtet sich die jeweilige örtliche Zuständigkeit des Gerichts nach den allgemeinen Regeln und somit nach § 29 ZPO, dem Gerichtsstand des Erfüllungsortes. Danach ist für Streitigkeiten aus einem Vertragsverhältnis und über dessen Bestehen das Gericht des Ortes zuständig, an dem die streitige Verpflichtung zu erfüllen ist. Für diese Ortsbestimmung ist derzeit – noch – § 269 BGB maßgeblich. Allerdings finden sich seit längerem in der Literatur gewichtige Stimmen, die gerade vor dem Hintergrund der europarechtlichen Schutzgerichtsstände bei Fällen mit Auslandsbezug in Angleichung an die Regelungen der Brüssel Ia-VO und das Lugano-Übereinkommen eine Änderung dieser Anknüpfung an § 269 BGB fordern.¹⁴ Ob dieser Ansicht zuzustimmen ist, soll im weiteren ein Blick auf die unterschiedlichen Konstellationen zeigen.

a) Bedeutung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen für den Gerichtsstand

Autohäuser und Kfz-Händler verwenden regelmäßig bzw. soweit bekannt ausnahmslos AGB im Rahmen ihrer Kaufverträge. Typisch ist der Vertrag in Form der »verbindlichen Bestellung« über ein neues oder gebrauchtes Kfz, die der Verkäufer dann gegenüber seinem Kunden innerhalb einer bestimmten Bindungsfrist bestätigt oder innerhalb derer er das Fahrzeug liefert und dadurch das Vertragsangebot des Käufers

13 BGH, Urt. v. 13.4.2011 – VIII ZR 220/10 –, NJW 2011, 2278 bestätigt durch Urt. v. 19.12.2012 – VIII ZR 96/12 –, NJW 2013, 1074.

14 Vgl. Staudinger/Artz, NJW 2011, 3121 ff.; Staudinger, DAR 2011, 502; Reinking/Eggert, Der Autokauf, 13. Aufl., Rn. 850; zustimmend auch Thomas/Putzo-Hüßtege, ZPO, 37. Aufl., § 29 Rn. 6.

annimmt. Mit dieser verbindlichen Bestellung werden regelmäßig standardisierte AGB in den Vertrag einbezogen, die für Fälle des Geschäfts mit einem Kaufmann oder einer juristischen Person des öffentlichen Rechts als Kunden nach § 38 Abs. 1 ZPO wirksam eine Gerichtsstandsvereinbarung begründen können. Bei den hier interessierenden Verträgen mit Verbrauchern haben die jeweiligen AGB wegen des Grundsatzes der Unzulässigkeit von Gerichtsstandsvereinbarungen¹⁵ keine Bedeutung. Durch eine Vereinbarung könnten die Parteien eines Verbrauchsgüterkaufs nur individuell nach dem Entstehen einer Streitigkeit gem. § 38 Abs. 3 Nr. 1 ZPO einen Gerichtsstand vereinbaren oder eine Zuständigkeit eines Gerichts durch rügelose Einlassung des Beklagten nach § 39 ZPO begründen.

Festzuhalten bleibt insoweit, dass kein Handlungsbedarf des Gesetzgebers in dieser Hinsicht besteht. Der Verbraucher wird durch das Prorogationsverbot hinreichend davor geschützt, dass ihm ein für ihn ungünstiger Gerichtsstand durch die Marktmacht des Verkäufers als Stärkerem aufgezwungen wird.

b) Fahrzeugkauf

Für die Klage des Verkäufers auf Zahlung des Kaufpreises, auf Abnahme der Kaufsache oder auf Schadenersatz wegen Nichtabnahme des Fahrzeugs ist der Wohnsitz des Käufers maßgeblich.¹⁶ Der Käufer muss hingegen den Verkäufer an dessen Sitz auf Lieferung der Kaufsache verklagen. Die Leistungsorte können auseinanderfallen.

c) Nacherfüllung/Mangelbeseitigung

Erfüllungsort für die Nacherfüllung ist nach st. Rspr. des BGH der Firmensitz des Verkäufers.¹⁷ Der Verbraucher kann daher nicht an seinem Wohnsitz klagen. Dies gilt auch für die Ersatzlieferung (Zug um Zug gegen Rückgabe des gelieferten Fahrzeugs), da hier ebenfalls nach der Rechtsprechung des BGH die Annahme eines Erfüllungsortes am Ort der Belegenheit der Kaufsache ausscheidet. Die zuletzt ausdrückliche Bestätigung der bisherigen Linie des 8. Senates des BGH in seinem aktuellen Urteil vom 19. Juli 2017 steht hier einem Abstellen auf den Belegenheitsort als maßgeblichem Erfüllungsort klar entgegen.¹⁸

Der Bundesgerichtshof hat sich damit zumindest indirekt klar gegen eine Ausweitung des Verbraucherschutzes im Prozessrecht ausgesprochen und eine Änderung der Bestimmung des Erfüllungsortes i.S.d. § 269 BGB abgelehnt. In der Entscheidung ging es insbesondere um die Frage unter welcher Voraussetzung ein wirksames Nacherfüllungsverlangen des Käufers vorliegt. Der BGH hat hierzu ausgeführt:

15 Vgl. Thomas/Putzo-Hüßtege, ZPO, Vorbem. Zu § 38 Rn. 1 u. 10.

16 Baumbach/Lauterbach/Albers/Hartmann, ZPO, 74. Aufl., § 29 Rn. 26; Zöller-Vollkommer, ZPO, § 29 Rn. 25 Stichwort Kaufvertrag.

17 Zuletzt BGH, Urt. v. 19.7.2017 – VIII ZR 278/16, NJW 2758 = DAR 2017, 630 = zfs 2017, 622; BGH, Urt. v. 13.4.2011 – VIII ZR 220/10, NJW 2011, 2278 = DAR 2011, 388; so auch OLG Naumburg, Urt. v. 19.5.2017 – 7 U 3/17, MDR 2017, 1357.

18 So schon zuvor Reinking/Eggert, Der Autokauf, 13. Aufl., Rn. 853.

»Ein taugliches Nacherfüllungsverlangen des Käufers setzt die Zurverfügungstellung der Kaufsache am rechten Ort, nämlich dem Erfüllungsort der Nacherfüllung, voraus. Für dessen Bestimmung ist im Kaufrecht die allgemeine Vorschrift des § 269 Abs. 1, 2 BGB maßgebend (Bestätigung der Senatsrechtsprechung, vgl. Senatsurteile vom 13. April 2011, VIII ZR 220/10, BGHZ 189, 196 Rn. 29 ff. mwN und vom 19. Dezember 2012, VIII ZR 96/12, NJW 2013, 1074 Rn. 24).«

Der BGH hat sich in dieser Entscheidung weiter mit den verbraucherschützenden Auswirkungen der Verbrauchsgüterkaufrichtlinie¹⁹ auseinandergesetzt. Er sah sich ausdrücklich nicht veranlasst, dem Verbraucher einen Erfüllungsort an seinem Wohnsitz zuzubilligen. Dies sei nach dem Schutzzweck der Verbrauchsgüterkaufrichtlinie nicht geboten, da deren Umsetzung hinreichend dadurch gewährleistet werde, dass die Kosten für die Verbringung des Fahrzeugs zum Zweck der Nachbesserung an den Sitz des Verkäufers auf diesen abgewälzt werden können. Hierzu billigt der BGH dem Käufer entsprechend einen Anspruch auf einen später abzurechnenden Vorschuss auf die Transportkosten zu. Im Einzelnen führt der BGH hierzu aus:

»Die Kostentragungsregelung des § 439 Abs. 2 BGB begründet in Fällen, in denen eine Nacherfüllung die Verbringung der Kaufsache an einen entfernt liegenden Nacherfüllungsort erfordert und bei dem Käufer deshalb Transportkosten zwecks Überführung an diesen Ort anfallen, bei einem Verbrauchsgüterkauf nicht nur einen Erstattungsanspruch gegen den Verkäufer; der Käufer kann nach dem Schutzzweck der von Art. 3 Abs. 3 Satz 1, Abs. 4 der Verbrauchsgüterkaufrichtlinie geforderten Unentgeltlichkeit der Nacherfüllung vielmehr grundsätzlich schon vorab einen (abrechenbaren) Vorschuss zur Abdeckung dieser Kosten beanspruchen, auch wenn das Vorliegen des geltend gemachten Mangels noch ungeklärt ist. Dementsprechend liegt ein taugliches Nacherfüllungsverlangen des Käufers vor, wenn seine Bereitschaft, die Kaufsache zum Ort der Nacherfüllung zu verbringen, nur wegen der ausgebliebenen Vorschussleistung des Verkäufers nicht umgesetzt wird (Fortführung des Senatsurteils vom 13. April 2011, VIII ZR 220/10, aaO Rn. 37).«

Damit verbleibt es nach höchstrichterlicher Rechtsprechung hierzulande derzeit dabei, dass der Erfüllungsort für die Nacherfüllung der Sitz des Verkäufers ist. Dies ist für das materielle Recht nicht unbedingt zu beanstanden, da in der Tat dem Verbraucherschutz durch die Abwendung der Kostenlast für die Transportwege hinreichend Rechnung getragen ist. Dies schafft zudem einen hinreichenden Interessenausgleich, da es dem Verkäufer regelmäßig nur an seinem Sitz möglich sein wird eine Nachbesserung vorzunehmen, falls er selbst auch über eine Werkstatt verfügt bzw. ist ihm dies in wirtschaftlicher Hinsicht zuzubilligen, da er an seinem Sitz regelmäßig eine entsprechende Zusammenarbeit mit einer Werkstatt unterhalten wird, die es ihm

19 Richtlinie 1999/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 1999 zu bestimmten Aspekten des Verbrauchsgüterkaufs und der Garantien für Verbrauchsgüter (Verbrauchsgüterkaufrichtlinie).

ermöglicht Nachbesserungen auf seine Kosten günstiger als an einem entfernten Ort am Sitz des Käufers durchführen zu lassen. Andererseits stellt sich mitunter in der Praxis eine besondere verbraucherschützende Wirkung dadurch ein, dass der Verkäufer zur Vermeidung hoher Transportkosten dem Käufer die Durchführung der Nachbesserung am Wohnort des Käufers auf Kosten des Verkäufers zubilligt. Die BGH Entscheidung vom 19.7.2017 bietet daher dem Verbraucher durchaus über die Möglichkeit der Vorschussanforderung ein sehr verbraucherfreundliches Druckmittel in den Verhandlungen über die Mangelbeseitigung.

Auf eine nicht unerhebliche Risikolage für den Käufer weist allerdings Wendehorst²⁰ zutreffend hin: Der Käufer trägt ein erhebliches Risiko für den Fall, dass sich der behauptete Mangel als nicht existent herausstellt. Er könnte sich dann Rückforderungsansprüchen des Verkäufers wegen der geleisteten Vorschüsse ausgesetzt sehen. Faktisch ist der Käufer zumindest bei schuldhaft erfolgter Behauptung eines nicht gegebenen Mangels mit dem Risiko belastet, die Kosten der Untersuchung des Fahrzeugs tragen zu müssen, wenn sich ein von ihm behaupteter Sachmangel nicht erweist. Dies kann in erheblicher Weise den Verbraucherschutz aushebeln und den Käufer von der Geltendmachung von Gewährleistungsrechten abhalten.²¹ Der Käufer ist daher in der Praxis gut beraten, ggf. bei Bestehen einer Rechtsschutzversicherung schon zuvor ein Gutachten eines öffentlich bestellten Sachverständigen zur Klärung und Beweissicherung einzuholen.²²

Die Literatur weist daher auch in jüngster Zeit zur aktuellen BGH Entscheidung darauf hin, dass sich das Problem für den Verbraucher gar nicht stellen würde, wenn der BGH für die Nacherfüllung beim Verbrauchsgüterkauf einen von § 269 BGB abweichenden Erfüllungsort anerkennen würde.²³

Insgesamt wird die BGH Rechtsprechung in der Literatur nicht unkritisch gesehen, sondern die Ansicht vertreten, dass aus der Natur der zu erbringenden Nacherfüllungsleistung, die ja regelmäßig eine Werkstattleistung voraussetzt, nicht zwingend der Sitz des Verkäufers als Erfüllungsort angenommen werden könne. Der Erfüllungsort dürfe mithin nicht von der Frage abhängig gemacht werden, ob der Verkäufer über eine Werkstatt verfügt oder nicht, da dies kein Umstand aus der Natur des Schuldverhältnisses sei.²⁴ Diese Ansicht findet durchaus auch Unterstützung in der obergerichtlichen Rechtsprechung. So hat das OLG Celle²⁵ hierzu entschieden:

»Ist bei dem Kauf eines Fahrzeugs für private Zwecke für die Durchführung der Nacherfüllung ein Ort im Vertrag nicht bestimmt und war beiden Seiten bei Vertragschluss

20 Wendehorst in Anm. zu BGH, Urt. v. 19.7.2017 – VIII ZR 278/16 in NJW 2017, 2762.

21 Wendehorst wie vor.

22 Dies gehört zum Leistungsumfang der Rechtsschutzversicherung nach § 5 Abs. 1 lit. f aa, 2. Alt ARB 94 und folgende bzw. Ziff. 2.3.1.3 Alt. 2 ARB 2012, vgl. hierzu Halm/Engelbrecht/Krahe-Heinrichs, Hdb. FA Versicherungsrecht, 6. Aufl., Kap. 34 Rn. 207.

23 Wendehorst wie vor.

24 So Himmelreich/Halm-Andrae, Hdb. d. FA Verkehrsrecht, 6. Aufl., Kap. 16 Rn. 98 m.w.N.

25 OLG Celle, Urt. v. 10.12.2009 – 11 U 32/09, MDR 2010, 372.

klar, dass das Fahrzeug bestimmungsgemäß beim Käufer sein wird, ist Erfüllungsort der Nacherfüllung der Wohnsitz des Käufers.«

In gleicher Weise hatte im Jahr 2005 das OLG München²⁶ entschieden und dies damit begründet, dass beiden Vertragsparteien klar gewesen sei, dass sich das Fahrzeug bestimmungsgemäß am Wohnort des Käufers befinde und an diesen verbracht werde, so dass sich aus der Natur des Schuldverhältnisses im Hinblick auf die noch mangelhafte Erfüllung der Pflichten des Verkäufers gerade ergebe, dass dieser seine Nacherfüllung an dem Ort erbringen müsse, an dem sich das Fahrzeug vertragsgemäß befinde.

Nun mag man aus anwaltlicher Sicht geneigt sein zu sagen »Schwamm drüber, wenn doch der BGH gesprochen hat.« Allerdings griffe diese Sicht zu kurz, angesichts der namhaften Stimmen in der Literatur, die die Rechtsprechung des 8. Senats immer wieder kritisch kommentieren.²⁷ Gerade im Rahmen der anstehenden Diskussion und Überlegungen gebietet es der Versuch einer eher wissenschaftlich orientierten Betrachtung statt der pragmatischen und haftungssicheren – und letztlich einfacheren – Orientierung an der Rechtsprechung des zuständigen 8. Senats dieser gerade andere Sichtweisen und Argumente entgegenzuhalten. Man macht es sich zudem zu leicht, wenn man gegenteilige Rechtsprechung einfach als obsolet hinten anstellt und sich der Ansicht des 8. Senats vorschnell anschließt. Die Erfahrung zeigt, dass Europas Arm weit reicht und jenen Senat in jüngster Zeit sogar zur Änderung seiner Rechtsprechung zur Reichweite des § 476 BGB veranlasst bzw. gezwungen hat.²⁸ Der Ansatz zu gegenteiliger Argumentation liegt zudem nicht nur im fernen Brüssel, sondern schon recht nah in Karlsruhe selbst nur zwei Senate weiter: Mit Urteil vom 8.1.2008²⁹ hat der 10. Senat des BGH wie folgt entschieden:

»Fehlen anderweitige Absprachen der Parteien, ist im Zweifel die Nachbesserung dort zu erbringen, wo das nachzubessernde Werk sich vertragsgemäß befindet. Das war bereits vor dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Modernisierung des Schuldrechts vom 26. November 2001 (BGBl. I S. 3138) anerkannt (vgl. BGB RGRK/Glanzmann, 12. Aufl., § 633 Rdn. 17; Staudinger/Peters, BGB, 12. Aufl., § 631 Rdn. 45). Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes hat sich hieran nichts geändert (vgl. Staudinger/Peters, Neubearb. 2003, § 631 Rdn. 45; MünchKomm./Krüger, 4. Aufl., § 269 Rdn. 45; Palandt/Heinrichs, 67. Aufl., § 269 Rdn. 15; ebenso für den kaufrechtlichen Anspruch Jauernig-Berger, 11. Aufl., § 439 BGB Rdn. 7; Erman-Grunewald, 11. Aufl., § 439 Rdn. 3; MünchKomm.BGB/Westermann, 4. Aufl., § 439 Rdn. 7; Staudinger/Matusche-Beckmann, Aufl. 2004, § 439 Rdn. 9). Dass der Unternehmer nach altem wie nach neuem Recht die Kosten der Nachbesserung einschließlich der

26 OLG München, Urt. v. 12.10.2005 – 15 U 2190/05, NJW 2006, 449.

27 So z.B. Staudinger/Artz, NJW 2011, 3121 schon zu BGH Urt. v. 13.4.2011 – VIII ZR 220/10.

28 Vgl. oben Fn. 1.

29 BGH, Urt.v. 8.1.2008 – X ZR 97/05, NJW-RR 2008, 724 = DAR 2008, 267.

Transportkosten zu tragen hat (§ 633 Abs. 2 Satz 2 BGB a.F., § 635 Abs. 2 BGB), ist insoweit unerheblich. Aus dieser Regelung ergibt sich nicht mehr als die Verpflichtung des Unternehmers, etwa erforderliche Transportkosten zu übernehmen.»

Die Rechtsprechung des BGH ist somit schon hausintern zu durchaus vergleichbaren Situationen nicht einheitlich und somit diejenige des 8. Senats kein zwingendes »Totschlagargument«, das alle Gegenmeinungen zum Schweigen bringen muss. Es ist auch nicht so, dass es keine aktuellere Rechtsprechung in den Instanzen geben würde, die einen anderen Erfüllungsort für die Nacherfüllung annehmen würde. So hat das OLG Koblenz mit Urteil vom 20.4.2015³⁰ entschieden, dass auch der Belegenheitsort der Kaufsache als Erfüllungsort für die Nacherfüllung bei einem Kfz maßgeblich sein könne, wenn dies wegen erheblicher Unannehmlichkeiten für den Käufer geboten sei. Dies sei etwa der Fall, wenn der Käufer ein nicht fahrfähiges Fahrzeug auf einen Transporter verladen lassen müsse, um es zu einem entfernteren Ort am Sitz des Verkäufers als Erfüllungsort der Nacherfüllung zu verbringen. Zwar versucht sich das OLG hierzu auf die BGH Rechtsprechung aus dem Urteil vom 13.4.2011³¹ zu stützen, in der ein Hintertürchen zur Annahme des Belegenheitsortes als Erfüllungsort aufgehalten ist. Darin führte der BGH aus:

»Die weitere Vorgabe der Verbrauchsgüterkaufrichtlinie, dass die Nacherfüllung ohne erhebliche Unannehmlichkeiten für den Verbraucher erfolgen muss, eröffnet gewisse Wertungsspielräume, die auch bei der Bestimmung des Erfüllungsortes zu beachten sind.«

Gewiss sind jedoch die vom BGH in den Blick genommenen Hürden der Erheblichkeit entsprechender Unannehmlichkeiten durch das Erfordernis eines Transportes eines nicht fahrfähigen Fahrzeugs noch nicht erreicht. Die Argumentation des OLG Koblenz stößt zudem bereits innerorts am Wohnsitz des Käufers an ihre Grenzen: Auch dort müsste das Fahrzeug ja in eine Werkstatt verbracht und hierzu ggf. verladen werden.

Insgesamt bleibt die weitere Diskussion und Entwicklung abzuwarten, insbesondere ob sich die etwa von Staudinger/Artz³² aufgeworfene Frage nach der Auslegung des Begriffs der Ersatzlieferung im Lichte der Verbrauchsgüterkaufrichtlinie zukünftig durch eine EuGH-Entscheidung dahingehend beantworten könnte, dass der Verkäufer verpflichtet ist, dem Käufer eine andere Ware »zu liefern«. Daraus könne sich, so Staudinger/Artz eine gemeinschaftsrechtliche Bestimmung des Erfüllungsortes der Nacherfüllung ergeben, die dann als Folge der Unabdingbarkeit nach Art. 7 der Richtlinie eine Anwendung von § 269 Abs. 1 BGB zur Bestimmung des Erfüllungsortes ausschließen würde.³³ Das letzte Wort ist mithin noch nicht gesprochen.

30 OLG Koblenz, Urt. v. 20.4.2015 – 12 U 97/14, DAR 2015, 650.

31 Vgl. oben Fn. 17.

32 In NJW 2011, 3121 (3122).

33 Wie vor.

Für Minderung und Schadenersatz in Form der Mangelbeseitigungskosten ist Gerichtsstand ebenso der Sitz des Verkäufers als Erfüllungsort.

Die Diskussion zeigt den Bedarf an einer Rechtsklarheit schaffenden Regelung in jedem Fall auch zur prozessualen Frage des Gerichtsstands. Die Lösung durch Schaffung einer den Gerichtsstand an den europarechtlichen Verbraucherschutz angleichenden Regelung in der ZPO scheint mehr Vor- als Nachteile zu haben. Insbesondere läge sie konsequent auf einer einheitlichen Linie.

d) Rückabwicklungsfälle

Ein Rücktritt vom Kaufvertrag, eine Anfechtung wegen arglistiger Täuschung oder der sich auf den Kaufvertrag auswirkende Widerruf eines Finanzierungsvertrages bei einem Verbundgeschäft³⁴ führen zu einem Rückgewährschuldverhältnis, für das der Erfüllungsort i.S.d. § 269 BGB zu bestimmen ist, nach dem sich der Gerichtsstand nach § 29 ZPO richtet.

Hier gilt nach ganz herrschender Meinung für das aus dem Rücktritt oder der Anfechtung entstehende Rückgewährschuldverhältnis für die Klage des Verbrauchers auf Rückzahlung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Rückübergang des Fahrzeugs als Erfüllungsort der sogenannte Belegenheitsort, an dem sich das Fahrzeug vertragsgemäß befindet.³⁵ Dieser Belegenheitsort ist regelmäßig der Wohnsitz des Verbrauchers an dem er sein Fahrzeug nutzt, es sich also nach dem vertraglichen Zweck befindet. Dies ist der einheitliche Erfüllungsort für den Vollzug des Rücktritts (der so genannte Austauschort).³⁶ Dabei ist dem Verkäufer regelmäßig bewusst, dass der Käufer das Fahrzeug an diesen Ort verbringen und dort nutzen wird, so dass sich unproblematisch eine entsprechende vertragsgemäße Bestimmung dieses Ortes als Erfüllungsort ergibt.

Allein der Umstand, dass es zahlreiche Rechtsprechung auch aus jüngerer Zeit hierzu gibt und, dass neben dieser ganz eindeutigen h.M. vereinzelte andere instanzgerichtliche Entscheidungen existieren, die in der Literatur tw. sogar als im Vordringen

34 Hierzu Reinking/Eggert, Der Autokauf, 13. Aufl., Rn. 1657 unter Hinweis auf LG Mönchengladbach, Urt. v. 13.10.2006 – 1 O 18/06.

35 OLG Frankfurt, Beschl. v. 16.1.2017 – 13 SV 18/16, NZV 2017, 386; OLG Hamm, Urt. v. 20.10.2015 – 1-28 U 91/15, NJW-RR 2016, 177 = NZV 2016, 232 = zfs 2016, 385; OLG München, Urt. v. 13.1.2014 – 19 U 3721/13 –, MDR 2014, 450; OLG Köln, Beschl. V. 28.3.2011 – 3 U 174/10, DAR 2011, 260; Thomas/Putzo-Hüßtege, 37. Aufl., § 29 Rn. 6; Zöllner-Vollkommer, ZPO, 30. Aufl., § 29 Rn. 25 Stichwort »Kaufvertrag; Himmelreich/Halm-Andrae, Hdb. d. FA Verkehrsrecht, 6. Aufl., Kap. 16 Rn. 148; Reinking/Eggert, Der Autokauf, Rn. 1264; a.A. tw. einzelne Instanzgerichte so z.B. LG Tübingen, Urt. v. 17.9.2015 – 5 O 68/15, VA 2015, 203 (aufgehoben durch OLG Stuttgart, Urt. v. 13.1.2016 – 9 U 183/15 –, juris; LG Bielefeld, Urt. v. 28.4.2015 – 7 O 321/14 (aufgehoben durch OLG Hamm s.o.); in der Literatur bspw. Stober in NJW 2006, 2661, ff.; Thelen, NZV 2016, 233 (Anm. zu OLG Hamm v. 20.10.2015).

36 OLG Düsseldorf, Beschl. V. 17.3.2014 – 1-5 Sa 7/14 –, MDR 2014, 1074.

befindlich³⁷ bezeichnet und gegen sie aufhebende OLG-Entscheidungen verteidigt werden,³⁸ belegt die Rechtsunsicherheit, die hier aktuell besteht. Trotz einer klar h.M. kann sich der Verbraucher bzw. dessen Rechtsanwalt nicht sicher sein, ob das angerufene Gericht sich ggf. mit der Mindermeinung auf einen anderen Standpunkt stellt. Schon eine solche Rest-Rechtsunsicherheit ist in heutiger Zeit vor dem Hintergrund klarer europarechtlicher Regelungen im prozessualen Verbraucherschutzrecht auf internationaler Ebene nicht nur nicht mehr zeitgemäß, sondern dem Verbraucher in Inlandsfällen nicht mehr zumutbar. Hier zeigt sich jedenfalls dringender Handlungsbedarf des Gesetzgebers, der das sich als h.M. herausgebildete Richterrecht in einem klar gefassten Verbraucherschutzgerichtsstand in der ZPO abbilden sollte.

e) Garantiefälle

Hat der Händler als Verkäufer selbst eine Garantie gegeben und ist er aus dieser allein heraus verpflichtet, so ergeben sich keine Unterschiede zur Situation bei Ansprüchen aus sonstigen Mangelbeseitigungsansprüchen. Erfüllungsort und somit Gerichtsort ist der Sitz des Verkäufers, an dem dieser seine Leistung aus dem Garantieverprechen zu erbringen hat.

Anderes kann jedoch gelten, wenn die Garantie bspw. bei einem Gebrauchtwagenverkauf über eine »Garantieversicherung« bei einem Versicherer gewährt wird. Hier kommt die Einordnung als Versicherungssache und somit für die örtliche Zuständigkeit die Anwendung des § 215 VVG in Betracht. Regelmäßig ist in dieser Konstellation der verkaufende Händler Versicherungsnehmer, der die von ihm gegenüber dem Kunden gewährte Garantie beim Versicherer als Garantieversicherung eindeckt und damit zu seiner Absicherung eine Rückversicherung für die ihm im Rahmen der Garantieleistung entstehenden Kosten nimmt. Der Käufer wird regelmäßig versicherte Person in dieser Fremdversicherung sein. Ihm stehen damit gem. § 44 VVG die Rechte aus der Versicherung zu.³⁹ Das LG Dortmund hat hierzu zur Annahme eines Versicherungsvertrags ausgeführt: »Partner dieses Vertrages und Versicherungsnehmer ist ihr Fahrzeughändler. Dieser Vertrag unterliegt den Bestimmungen des Versicherungsvertragsgesetzes, des Versicherungsaufsichtsgesetzes...«. Soweit der Käufer den Versicherungsschein im Rahmen der ihm ausgehändigten Garantiedokumente erhalten hat, kann er seine Rechte selbst unmittelbar gegen den Versicherer geltend machen (§ 44 Abs. 2 VVG). Damit richtet sich in diesen Fällen die örtliche Zuständigkeit gem. § 215 VVG nach dem Wohnsitz des Käufers. In diesem Fall kommt er – jedoch quasi zufällig und nicht etwa im Rahmen eines verbraucherschützenden Systems von Gerichtsständen – in die günstige Situation an seinem Heimatgericht klagen zu können. Daneben steht dem Käufer freilich die Wahl offen, den Versicherer an dessen Sitz zu verklagen. Hier deckt sich die Situation für den Verbraucher über den Umweg des VVG in diesem Inlandsfall mit derjenigen die sich ihm nach

37 So Himmelreich/Halm-Andrae, Hdb. d. FA Verkehrsrecht, 6. Aufl., Kap. 16 Rn. 148.

38 Vgl. Thelen wie vor (oben Fn. 16 a.E.).

39 Vgl. hierzu LG Dortmund, Urt. v. 14.5.2014, VersR 2015, 981.

Brüssel Ia-VO in deren Anwendungsfällen ergeben würde. Man ist geneigt zu sagen: Geht doch! Warum nicht (systematisch) immer so?

f) Leasing

Bei Streitigkeiten über eine Leasingrate soll der Wohnsitz des Leasingnehmers zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses maßgeblich für den Gerichtsstand sein.⁴⁰ Dies gilt auch für eine Klage auf Restwertforderung.⁴¹ Dazu führt das LG Mönchengladbach ausdrücklich aus, dass der BGH in seiner Entscheidung aus 1988 auf sämtliche Pflichten des Leasingnehmers aus einem Leasingvertrag abgestellt hat. Auf eine besondere Tücke im Zusammenhang mit Ansprüchen auf Geltendmachung von Rechten aus einem Leasingvertrag ist besonders hinzuweisen: Eigentümer des Leasingfahrzeugs ist der Leasinggeber, der Vertragspartner des Verkäufers ist. Das Vertragsverhältnis zwischen dem Leasinggeber und dem Verkäufer ist daher regelmäßig ein Geschäft unter Kaufleuten, so dass ohne weiteres Gerichtsstandsvereinbarungen zulässig sind. Macht der Leasingnehmer aufgrund vertraglicher Ausgestaltung des Leasingvertrages aus abgetretenem Recht selbst Ansprüche auf Nacherfüllung oder sonstige Rechte aus dem Verkaufsgeschäft geltend, so hat er dies ggf. zu beachten. Es ist daher nicht auf verbraucherschützende Gerichtsstände abzustellen.⁴²

g) Reparaturvertrag

Dieser ist Werkvertrag nach § 631 BGB. Der Erfüllungsort ist damit der Ort an dem die Werkstatt ihren Sitz hat, so dass der Kunde auch als Verbraucher den Reparaturbetrieb an dessen Sitz verklagen muss.⁴³ Die Zuständigkeit ergibt sich zum einen aus § 21 ZPO als Gerichtsstand des geschäftlichen Betriebes bzw. der Niederlassung. Zum anderen auch aus § 29 ZPO als Erfüllungsort an dem die Werkstatt ihre vertragliche Pflicht, die Werkleistung, zu erbringen hat.

Für eine Klage des Reparaturbetriebes gegen den Kunden ist ebenfalls der Gerichtsstand am Sitz der Werkstatt begründet, und zwar über § 29 Abs. 1 ZPO, da dieser Ort nicht nur für die Werkleistung des Reparaturbetriebes sondern auch bezogen auf die Zahlungspflicht des Kunden der Ort ist, an dem dieser seine vertragliche Pflicht zu erfüllen hat.⁴⁴ Das OLG München stellt dabei zum einen

40 Baumbach/Lauterbach/Albers/Hartmann, ZPO, 74. Aufl., § 29 Rn. 26; Zöller-Vollkommer, ZPO, § 29 Rn. 25 Stichwort Mietvertrag; jeweils m. Hinw. auf BGH, Beschl. v. 30.3.1988 – I ARZ 192/88, NJW 1988, 1914 = MDR 1988, 838; so auch OLG Dresden, Beschl. v. 14.3.2011 – 3 AR 15/11, NZV 2011, 287.

41 LG Mönchengladbach, Urt. v. 12.1.2010 – 3 O 265/09, juris, bestätigt durch OLG Düsseldorf, Beschl. v. 2.9.2010 – 24 U 15/10.

42 So auch Reinking/Eggert, Der Autokauf, 13. Aufl., Rn. 1263.

43 Baumbach/Lauterbach/Albers/Hartmann, ZPO, 74. Aufl., § 29 Rn. 33; Zöller-Vollkommer, ZPO, § 29 Rn. 25 Stichwort Werkvertrag; Himmelreich/Halm-Lehnen, Hdb. d. FA Verkehrsrecht, Kap. 18, Rn. 114.

44 OLG München, Beschl. V. 22.6. 2005 – 22 AR 56/05, DAR 2006, 28.

auf die Ortsbezogenheit aller Abwicklungen des Reparaturvertrages am Ort der Werkstatt einschließlich der Zahlung durch den Kunden und insbesondere auf die Besonderheit des Werkunternehmerpfandrechts ab, mit dem der Unternehmer die Zahlung des Kaufpreises gerade als Pflicht des Bestellers am Sitz des Reparaturbetriebes durchsetzen kann. Daneben besteht für den Werkunternehmer die Wahlmöglichkeit den Kunden an dessen Wohnsitzgerichtsstand zu verklagen (§§ 12, 13 ZPO).

Für den Verbraucher als Kunden ist diese Zuständigkeitsbestimmung bisweilen ungünstig, so dass es aus seiner Sicht wiederum wünschenswert wäre einen Verbraucherschutzgerichtsstand zu schaffen. Umgekehrt läuft dies allerdings den Interessen des Unternehmers zu wider, da es für diesen mit erheblichem Aufwand und Beeinträchtigungen für seinen Betrieb verbunden ist, wenn er an einem entfernten Ort einen Prozess führen und ggf. persönlich zum Termin erscheinen muss oder auf Mitarbeiter verzichten muss, wenn diese als Zeugen geladen werden. Diese fehlen dann mitunter einen ganzen Tag oder im Extremfall länger im Betrieb. Der dadurch eintretende wirtschaftliche Schaden wird zumeist nicht hinreichend zu kompensieren sein. Allerdings kann für den Verbraucher ein gleichartiger Nachteil bestehen, wenn er bspw. in seinem eigenen Betrieb oder einer selbständigen Tätigkeit entsprechende Ausfallzeiten hinzunehmen hat. Letztlich erscheint es auch hier nicht nur konsequent, sondern geboten den Weg des Verbraucherschutzes auch in prozessualer Hinsicht gemeinsam mit Europa zu gehen und eine verbraucherschützende Regelung des Gerichtsstands zu schaffen.

3. Zwischenfazit zu den vertraglichen Konstellationen

Es gibt keine einheitlichen Gerichtsstände, sondern der Verbraucher bzw. sein Rechtsanwalt muss für jede Situation besonders prüfen, welches Gericht örtlich zuständig ist. Dabei bestehen bisweilen erhebliche Rechtsunsicherheiten und besteht Streitpotenzial bis hin zu einer uneinheitlichen BGH-Rechtsprechung. Eine Vereinheitlichung in Form einer Angleichung der Schutzgerichtsstände bei Inlandsfällen an die Situation bei Fällen mit Auslandsbezug scheint daher dringend geboten. Die prozessuale Situation hinkt dem europarechtlichen Standard des Verbraucherschutzes hinterher. Der oben unter II. 2. dargestellten Meinung in der Literatur, die sich für eine Abkopplung des Gerichtsstands von § 269 BGB ausspricht, ist für den Bereich vertraglicher Ansprüche uneingeschränkt zuzustimmen. Zum einen sollte der Verbraucher bei Inlandsfällen nicht schlechter gestellt sein, als er es in Fällen mit Auslandsbezug ist. Weiter sollte die bisweilen in bestimmten Situationen bestehende Rechtsunsicherheit bei der Bestimmung der gerichtlichen Zuständigkeit bei Rückabwicklungsfällen oder der Nacherfüllung im Interesse aller beteiligten Kreise, einschließlich der Gerichtsbarkeit selbst, beendet werden. Die Ausbildung des Schutzgerichtsstands für Verbraucher in der Brüssel Ia-VO kann hier als Vorbild dienen und in die ZPO übernommen werden.

III. Die unterschiedlichen Situationen für den Geschädigten in Verkehrsunfallsachen

Im dritten Teil ist die Frage der Gerichtsstände in Verkehrsunfallsachen zu beleuchten. Die Interessenlage ist dabei aus Sicht des Geschädigten klar: Er bzw. sein Rechtsanwalt möchte den Schadenersatzprozess gerne vor dem Heimatgericht des Geschädigten führen. Ob dies geboten ist und ob es überhaupt tatsächlich »geschädigtenschützend« für ihn ist, gilt es kritisch zu würdigen. Hierzu wollen wir uns zunächst wiederum einen Überblick über die bestehende Situation verschaffen. Dieser kann jedoch hier wegen der Vielzahl der denkbaren Fallgestaltungen und des möglichen Aufeinandertreffens von Unfallbeteiligten bspw. aus verschiedenen Ländern in einem Drittland innerhalb oder außerhalb der EU kaum vollständig ausfallen.

1. Fälle mit Auslandsbezug:

a) Unfall in Deutschland mit einem ausländischen Unfallgegner

Der Geschädigte ist hier insoweit geschützt, als dass er seine Ansprüche in Deutschland über den Verein Deutsches Büro Grüne Karte e.V. im Inland in seiner Muttersprache geltend machen kann, soweit das unfallverursachende Fahrzeug in einem der 45 Länder versichert ist, die dem System Grüne Karte angehören.⁴⁵ Es ist ein Gerichtsstand in Deutschland gem. § 32 ZPO am Unfallort aus unerlaubter Handlung gegeben. Dieser deckt sich freilich nicht immer mit dem Heimatgericht des Geschädigten, sondern weicht von diesem ab, sobald sich der Unfall nicht am Wohnort des Geschädigten bzw. im zugehörigen Gerichtsbezirk ereignet. Insoweit deckt sich die Situation mit einem Inlandsfall, was die Zuständigkeit deutscher Gerichte und die örtliche Zuständigkeit anbelangt.

Passivlegitimiert ist dabei das Deutsche Büro Grüne Karte, nicht jedoch der in dessen Namen außergerichtlich mit der Regulierung beauftragte Schadenregulierer/Versicherer.

b) Unfall im Ausland

Bei einem Unfall im Ausland hat der Geschädigte seit der 4. KH-Richtlinie⁴⁶ in allen EU-Ländern einen Direktanspruch gegen den Kfz-HaftpflichtVR. Nach der EuGVVO⁴⁷ hat er die Wahl zwischen mehreren internationalen Gerichtsständen. Er kann nach Art. 11 Abs. 1 lit. a EuGVVO den ausländischen Versicherer an dessen Sitz verklagen. Daneben besteht ein alternativer Gerichtsstand am Unfallort nach Art. 12 EuGVVO. Insbesondere kann der Geschädigte aber nach Art. 13 Abs. 2 i.V.m. Art. 11 Abs.1 lit.b EuGVVO die Klage an seinem Wohnsitz im Inland gegen

45 Siehe z.B. Himmelreich/Halm-Lemor, Hdb. d. FA Verkehrsrecht, 6. Aufl., Kap.3 Rn. 45.

46 RL 200/26/EG v. 16.5.2000.

47 EU-Verordnung Nr. 1215/2012 (EuGVVO n.F. seit dem 10.1.2015).

den ausländischen Kfz-Haftpflichtversicherer erheben.⁴⁸ Dies gilt im Wege eines Direktanspruchs jedenfalls seit der Klarstellung des EuGH durch das Urteil in der Sache »Odenbreit«⁴⁹ für Klagen gegen alle in einem Mitgliedsstaat ansässigen Versicherer. Für die Schweiz, Norwegen und Island ergibt sich der Wohnsitzgerichtsstand für den Geschädigten aus dem revidierten LuganoÜbereinkommen. Zudem wendet Dänemark die Gerichtsstände nach der EuGVVO nach Maßgabe der KH-Richtlinie an. Zu beachten ist allerdings, dass dieser Gerichtsstand nur für Klagen gegen den Versicherer gilt, nicht jedoch gegen den ausländischen Halter oder Fahrer.

Die Reichweite des Begriffs des »Geschädigten« hat der EuGH ganz aktuell in der Rechtssache »KABEG« am 20.7.2017 weiter präzisiert: Ein Arbeitgeber einer im Ausland verunfallten Person kann seinen Ersatzanspruch aus nutzlosen Aufwendungen für die Entgeltfortzahlung ebenfalls als Geschädigter im Inland gegen einen ausländischen Kfz-Haftpflichtversicherer einklagen.⁵⁰ Die Entscheidung wird in der Literatur jedoch kritisch betrachtet, da sie die Rechtsprechung zum Direktanspruch des Geschädigten auf einen Zessionsfall überträgt und sich so Unschärfen in der Anwendung des Schutzgedankens und seiner Herleitung aus der besonderen Schutzwürdigkeit des deliktisch Geschädigten ergeben.⁵¹

Der Geschädigte kann die Klage nicht nur in Deutschland an seinem Wohnsitzgericht erheben, sondern diese auch in Deutschland an den Schadenregulierer des ausländischen Versicherers zustellen lassen. Dies hat der EuGH in seinem Urteil am 10.10.2013⁵² zur 6. KH-Richtlinie in der Rechtssache »Spedition Welter GmbH« klargestellt. Wohlgermerkt, der Schadenregulierer, der in Deutschland für den ausländischen Versicherer die Abwicklung der Regulierung vornimmt, ist damit nicht etwa selbst passivlegitimiert⁵³, sondern ihm kann die Klage lediglich zugestellt werden. Zudem entfällt grundsätzlich das Erfordernis, die Klage in übersetzter Form einzureichen.

Der Geschädigte⁵⁴ ist also hier sogar wiederum besonders geschützt, da ihm ein Wohnsitzgerichtsstand an seinem Heimatort zur Verfügung steht. Ob die Ausübung dieses Wahlrechts indes sinnvoll ist, steht auf einem anderen Blatt. Denn das materielle Schadenersatzrecht richtet sich regelmäßig in diesem Prozess nach dem Unfallort. Das deutsche Gericht muss also ein ihm fremdes Recht anwenden und dazu

48 Zuvor nach Art. 11 Abs. 2 EuGVVO a.F. (VO Nr. 44/2001 v. 22.12.2000) i.V.m. Art. 9 Abs. 1 li. b EuGVVO a.F.

49 EuGH, Urt. v. 13.12.2007 – C-463/06, VersR 2008, 111 = NJW 2008, 819 = DAR 2008, 17.

50 EuGH, Urt. v. 20.7.2017 – C-340/16, VersR 2017, 1481.

51 Vgl. hierzu Anm. zur Entscheidung von Mankowski, VersR 2017, 1484.

52 EuGH, Urt. v. 10.10.2013 – C-306/12, NJW 2014, 44 = DAR 2013, 699 = zfs 2013, 689.

53 Eine Klage gegen den Schadenregulierungsbeauftragten wäre mangels Passivlegitimation abzuweisen. Der Fehler kann nur durch Klagerücknahme mit entsprechender Kostenfolge geheilt werden. Eine Rubrumsberichtigung scheidet aus!

54 Geschädigter ist nicht nur ein Verbraucher, die Regelungen gelten auch für juristische Personen, vgl. für eine GmbH z.B. OLG Zweibrücken, Beschl. v. 29.9.2009 – 1 U 119/09, NZV 2010, 198.

Rechtsgutachten einholen. Dies kann zu einer erheblichen Verfahrensdauer führen. Zudem besteht die Gefahr, dass der Rechtsanwalt im Heimatland des Geschädigten das maßgebliche materielle Recht des Unfallstaates nicht beherrscht. Es wird sich daher häufig – insbesondere bei Personenschäden – anbieten, einen Rechtsanwalt im Unfallstaat zu beauftragen und diesen im Hinblick auf die materiellen Rechtsfragen entweder beratend hinzuzuziehen oder sogar den Prozess durch diesen im Ausland führen zu lassen. Dies bietet sich häufig an, da die Verfahrensdauern je nach Staat bisweilen durchaus kürzer sein können, als ein Prozess vor einem deutschen Gericht, in dem ein oder gar ergänzend mehrere Rechtsgutachten über ausländisches materielles Recht einzuholen sind.

c) Unfall im Ausland zwischen zwei Deutschen

Hier hat der Geschädigte die Wahl zwischen mehreren Gerichtsständen: Er kann am Ort des Versicherers klagen, der bei zwei in Deutschland versicherten Fahrzeugen in Deutschland liegen wird aber z.B. auch im Ausland liegen kann, wenn einer der unfallbeteiligten Deutschen bspw. im Ausland mit einem dort versicherten Mietwagen in den Unfall verwickelt ist. Alternativ kann er die Klage am Wohnsitz des zu verklagenden Unfallgegners in Deutschland erheben, wenn die Klage direkt gegen diesen gerichtet werden soll. Dies erscheint jedoch weniger sinnvoll als eine Klage gegen den zumeist solventen Versicherer. Sofern eines der beteiligten Fahrzeuge in einem EU-Mitgliedsstaat oder einem dem LugÜ zugehörigen Staat versichert ist, gelangt der Geschädigte auch wieder über die EuGVVO oder das LugÜ zu seinem Wohnsitzgericht.

d) Sonstige Auslandsunfälle in oder mit Beteiligten aus Drittstaaten

Unterfällt der Unfallgegner nicht dem Anwendungsbereich der internationalen KH-Richtlinie, so bleibt dem Geschädigten nur die direkte Geltendmachung seiner Ansprüche gegen den ausländischen Kfz-Haftpflichtversicherer im Ausland. Regelmäßig ergibt sich mangels Anwendbarkeit der EuGVVO oder anderer Abkommen kein Wohnsitzgerichtsstand für den Geschädigten. Dieser ist vielmehr nach allgemeinen Regelungen der Prozessordnung zu ermitteln.

e) Zwischenfazit:

Wir können festhalten, dass der Geschädigte bei einem Unfall im Ausland häufig den für ihn einfachen und jedenfalls bequemen Wohnsitzgerichtsstand an seinem Heimatgericht für die Klage nutzen kann. Er erhält somit eine zunächst einmal einfache Möglichkeit vor Ort ein Gericht anzurufen. Ob dies letztlich in der Sache, insbesondere z.B. vor dem Hintergrund der möglichen Einflüsse des Gerichtsstandes auf das anzuwendende Recht oder die Höhe der Bemessung von Ersatzansprüchen im jeweiligen Land vorteilhaft und sinnvoll ist, sollte jeweils sorgfältig abgewogen werden.

Bei einem Unfall mit einem Ausländer in Deutschland ist der Geschädigte im Hinblick auf den Gerichtsstand nicht schlechter gestellt als bei einem reinen Inlandsfall.

2. Inlandsfälle:

a) Unfall zwischen Kraftfahrzeugen

Beim »klassischen« Inlandsunfall ohne Beteiligung eines im Ausland versicherten Fahrzeugs oder dort beheimateten Halters oder Fahrers gilt der Gerichtsstand des Unfallortes aus unerlaubter Handlung nach § 32 ZPO (und § 20 StVG) einheitlich für alle als Gesamtschuldner haftenden potenziellen Beklagten. Daneben kann der Geschädigte den Kfz-Haftpflichtversicherer des Unfallgegners an dessen allgemeinem Gerichtsstand aus § 17 ZPO an seinem Sitz oder ggf. über § 21 ZPO bei dem für eine Niederlassung des Versicherers zuständigen Gericht verklagen. Interessant dürften dabei für den Geschädigten nur Gerichtsstände sein, an denen er jedenfalls seinen Direktanspruch aus § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG gegen den KH-Versicherer anhängig machen kann.

An sein Wohnsitzgericht gelangt der Geschädigte beim Inlandsunfall jedoch nicht über einen bestimmten Schutzgerichtsstand. Nur wenn er den Unfall im Sprengel seines Heimatgerichts erleidet, ist ihm der Weg zu diesem Gericht eröffnet. Oder natürlich, wenn zufällig der Versicherer des Schädigers seinen Sitz oder eine Niederlassung am Wohnsitz des Geschädigten hat.

b) Unfall mit Radfahrer oder Fußgänger als Schädiger

Hier besteht kein Direktanspruch gegen einen Versicherer. Selbst wenn der Schädiger – hoffentlich – eine private Haftpflichtversicherung abgeschlossen hat, so handelt es sich nicht um eine solche nach § 1 PflichtversG, so dass § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG nicht einschlägig ist.⁵⁵ Der Geschädigte kann daher seine Ansprüche nur gegen den Schädiger selbst geltend machen. Ihm steht damit nur die Wahl zwischen dem allgemeinen Gerichtsstand des Schädigers nach §§ 12, 13 ZPO nach dem Wohnsitz oder wiederum dem Gerichtsstand des Unfallortes nach § 32 ZPO offen.

c) Ergänzung des Direktanspruchs um einen Schutzgerichtsstand am Wohnsitz?

Es stellt sich daher die Frage, ob es – wie oben für vertragliche Konstellationen angenommen – nicht auch hier Handlungsbedarf gibt und dem Geschädigten eines Verkehrsunfalls ein besonderer Schutzgerichtsstand am Wohnsitz gewährt werden müsste. Die Antwort des Verfassers fällt hier eindeutig aus: Nein!

Häufig erleidet der Geschädigte den Unfall in seiner Stadt oder Heimatregion, so dass ohnehin Unfallort und Wohnsitz zusammenfallen bzw. zum gleichen Gericht führen.

In den anderen Fällen könnte die Interessenabwägung dabei ohne weiteres zugunsten des Geschädigten ausfallen, wenn man zunächst auf die Interessen des Versicherers des Schädigers abstellt. Für diesen ist es ein normaler Vorgang, dass er vor dem Gericht

⁵⁵ Zu beachten ist gleichwohl, dass auch der Privathaftpflichtversicherer nach den jeweiligen Versicherungsbedingungen die Regulierungshoheit hat.

des Unfallortes und somit zumeist fernab von seinem Geschäftssitz verklagt wird. Der in den Prozess involvierte Versicherer würde mithin durch einen Schutzgerichtsstand am Wohnsitz des Geschädigten nicht schlechter gestellt und nicht in schützenswerten Interessen beeinträchtigt. Dies gilt letztlich auch, wenn ein Radfahrer oder Fußgänger als Schädiger selbst verklagt wird. Wegen der Regulierungs- und dazu korrespondierenden Prozessführungshoheit des Privathaftpflichtversicherers⁵⁶ könnte der Beklagte in dieser Situation ebenso wenig einen selbst ausgewählten Rechtsanwalt an seinem Wohnsitz mit der Prozessführung beauftragen, wie der Schädiger als Versicherungsnehmer in der Kfz-Haftpflichtversicherung.⁵⁷ Die Auswahl und Beauftragung des Rechtsanwalts steht in beiden Fällen dem Versicherer zu.

Was spricht dann gegen die Einführung eines Schutzgerichtstands am Wohnsitz des Geschädigten?

Zum einen die grundlegend unterschiedliche Ausgangssituation zu den oben behandelten vertraglichen Konstellationen. Wir bewegen uns hier nicht im Vertrags-, sondern im Deliktsrecht, so dass sich eine schon unterschiedliche Ausgangsbasis ergibt. In viel stärkerem Umfang als dies bei den Ansprüchen aus dem Vertrag der Fall ist, spielt bei Verkehrsunfallprozessen die Sach- und Beweishoheit des Unfallortes eine entscheidende Rolle. Es kann im wohlverstandenen Interesse des Geschädigten gerade für diesen besonders vorteilhaft sein, wenn das Gericht eine Unfallörtlichkeit kennt. Häufig stellen sich in einem Prozess Besonderheiten der Unfallstelle als entscheidungserheblich heraus. Es ist wichtig, dass das Gericht diese entweder kennt oder sich in einem Ortstermin im Rahmen der Beweisaufnahme selbst darüber Kenntnis verschaffen kann, ob bspw. eine Sichtbehinderung an einer Einmündung durch Bäume oder Hecken bestand. Jüngst konnte der Verfasser miterleben, dass ein auswärtiger Prozessbevollmächtigter im Rahmen der Beurteilung einer Haftungssituation Opfer einer Fehldarstellung auf Google-Maps wurde: Der beklagte Versicherer und im Weiteren dessen Prozessbevollmächtigter hatten sich in eine fehlerhafte Darstellung der Unfallstelle im Internet verrannt. Sie gingen davon aus, dass sich eine Straße gegenüber der querenden Vorfahrtstraße fortsetze und somit für den aus diesem Bereich kommenden Beklagten § 10 StVO mit dem sich daraus ergebenden höchsten Sorgfaltsmaßstab nicht anwendbar sei. Mir als ortskundigem Klägervertreter glaubten sie nicht. Der erkennende und ortskundige Richter des AG Leer hingegen verwies in der mündlichen Verhandlung kurz und bündig darauf, dass es sich um einen Bereich einer reinen Grundstückseinfahrt handele und somit § 10 StVO einschlägig sei. Haftungsfrage zu 100 % im Sinne des Klägers geklärt! Wie wäre dieser Prozess bei einem nicht ortsansässigen Gericht ausgegangen? Wäre der Kläger als Tourist aus Essen in Leer verunfallt und hätte vor dem AG Essen geklagt hätten

56 Vgl. hierzu A1-4.2 (Regulierungsvollmacht) und B3-3.2.3 Nr. 5 (Prozessführungsbefugnis) AVB-PHV 2016 (jeweils nach den Musterbedingungen des GdV).

57 Vgl. A.1.1.4 (Regulierungshoheit) und E.1.2.4 (Prozessführungsbefugnis) AKB 2015 zuvor A.1.1.4 und E.2.4 AKB 2008 in der Kfz-Haftpflichtversicherung (Musterbedingung d. GdV).

die Beklagten womöglich den Prozess gewonnen, da der Richter vor Ort die Streitfrage vielleicht ebenfalls nach der zugänglichen Internetquelle anders bewertet hätte. Einen Ortstermin hätte das AG Essen in Leer wohl kaum durchgeführt.

Häufig ist der Geschädigte im Prozess darauf angewiesen seinen Sachvortrag durch Zeugen beweisen zu müssen. Diese können einfacher am Ort des Unfalls vernommen werden, da sie häufig dort beheimatet sind. Zwar können auch Zeugen ortsfremd sein, gleichwohl sind sie vielfach am Unfallort angesiedelt. Dies gilt bspw. für die regelmäßig in Unfallsachen als Zeugen benannten Polizeibeamten, die den Unfall zwar nur aufgenommen und nicht miterlebt haben, aber gleichwohl in fast jedem Prozess als Zeugen eine Rolle spielen.

In gleicher Weise kann es für den Geschädigten nachteilig sein, wenn er auf Zeugen angewiesen ist und diese wenig Neigung verspüren von Traunstein nach Flensburg zu reisen, um eine Aussage vor dem Wohnsitzgericht des in Traunstein verunfallten Klägers zu machen. Für den oder die Zeugen ist es genauso beschwerlich und lästig, eine solche Reise auf sich zu nehmen wie für den Geschädigten die umgekehrte Reise. Der Geschädigte muss jedoch häufig gar nicht selbst vor dem Prozessgericht erscheinen. Will er dies aus Bequemlichkeit nicht oder kann er dies aus gesundheitlichen Gründen nicht ohne weiteres, so kann er sich selbst bei angeordnetem persönlichen Erscheinen gem. § 141 Abs. 3 ZPO mit besonderer Vollmacht von seinem Rechtsanwalt vertreten lassen. Freilich muss er diesen zur notwendigen Sachaufklärung umfassend informieren und sollte sich für Vergleichsüberlegungen telefonisch erreichbar halten. Der Zeuge hingegen muss die beschwerliche Reise auf sich nehmen. Er ist zum Erscheinen verpflichtet, wenn das Gericht ihn lädt. Gerade wenn er bspw. Freiberufler oder Unternehmer ist, wird er nicht gerade vor Glück außer sich sein, einen Tag kein Geld zu verdienen, sondern sich mit den unzureichenden Almosen einer Zeugenentschädigung begnügen zu müssen, die seinen Gewinnentgang regelmäßig nicht annähernd kompensieren wird. Auch wenn es schön wäre immer nur von Rechtstreue der Mitbürger auszugehen, so zeigt die lebensnahe Betrachtung, dass dies naiv wäre. Es besteht mithin die ganz erhebliche Gefahr und ist immer wieder in Prozessen festzustellen, dass Zeugen das Gericht schon im Vorfeld eines Termins schriftlich bitten, doch auf ihre Vernehmung zu verzichten und in diesem Zusammenhang mitteilen, dass sie nichts zu dem Unfall sagen könnten, gar nicht wüssten, warum sie benannt seien oder keine Erinnerung mehr hätten. Sie verweisen dann häufig auf ihre schriftliche Aussage vor der Polizei, der nichts hinzuzufügen sei. Hält das Gericht gleichwohl an der Ladung fest, so führt dies bisweilen sogar zu plötzlichen Zuständen körperlichen Unwohlseins mit Krankheitswert, die sich hausärztlich festgestellt in einer Reiseunfähigkeit niederschlagen. Der rechtstreue und beratene Zeuge wird versuchen, die Reise zum Prozessgericht über die Unzumutbarkeitsregelung in § 375 Abs. 1 Nr. 3 ZPO abzuwenden und sich an seinem Ort vernehmen zu lassen.⁵⁸

⁵⁸ Möglich, wenn dem Zeugen wegen der großen unter Berücksichtigung der Bedeutung seiner Aussage das Erscheinen vor dem Prozessgericht nicht zugemutet werden kann. vgl. z.B. OLG Frankfurt, Urt. v. 25.1.2011 – 10 U 152/09, juris: 200 km nicht ausreichend.

Nicht auszuschließen ist es zudem, dass der Zeuge sich für die ihm angetanen Unannehmlichkeiten mit einer der ihn benennenden Partei nachteiligen Aussage revanchiert oder einfach in Konsequenz seiner schon schriftlich mitgeteilten Erinnerungslücken in diesen verharrt. Wo es um die eigenen Belange geht ist mitunter eben die rechtstreue Wahrnehmung staatsbürgerlicher Pflichten nicht mehr allzu sehr in Mode.

Die Alternative einer Vernehmung des Zeugen an seinem Wohnort durch einen ersuchten Richter nach § 375 ZPO ist zwar eingeschränkt möglich, wird aber mit guten Gründen von den Gerichten nur zurückhaltend angewendet. Der persönliche Eindruck vom Zeugen ist doch häufig von großer Bedeutung und die Gegenpartei wird sich häufig gegen eine Vernehmung durch ein anderes als das Prozessgericht zur Wehr setzen.

Zudem macht es mehr Sinn im Bedarfsfall einen Sachverständigen in der Nähe des Unfallortes mit der Erstellung eines Rekonstruktionsgutachtens zu beauftragen. Dieser wird regelmäßig die Unfallörtlichkeit in Augenschein nehmen und ausmessen müssen. Er muss sich mithin an den Unfallort begeben. Regelmäßig muss er dann später vor Gericht erscheinen, um sein Gutachten zu erläutern und sich den Fragen derjenigen Partei zu stellen, der sein Gutachten nicht gefällt. All dies ist ebenfalls einfacher, wenn der Prozess am Gericht des Unfallortes geführt wird.

Die Beweisnähe und Praktikabilität einer Beweisführung am Unfallort ist daher ein gewichtiges Argument gegenüber dem bei einem innerdeutschen Prozess sich eher in der Bequemlichkeit erschöpfenden Grund dem Geschädigten einen Wohnsitzgerichtsstand einzuräumen. Dabei ist es für den Geschädigten unproblematisch möglich einen ihm vertrauten Rechtsanwalt vor Ort mit der Vertretung und Prozessführung zu beauftragen, da für Rechtsanwälte das Führen von Prozessen vor auswärtigen Gerichten genauso alltäglich ist wie es dies umgekehrt für Versicherer ist auswärts verklagt zu werden. In besonders gelagerten Fällen kann der Prozessbevollmächtigte auch den Termin am Unfallort selbst wahrnehmen, da alle Rechtsanwälte bundesweit vor Gericht auftreten können. Hieraus ist somit ebenfalls kein Argument für einen Wohnsitzgerichtsstand herzuleiten.

Es wäre hingegen durchaus zu befürchten, dass sich die Wahl des Gerichtsortes in der Praxis nicht ausschließlich am Wohl des Geschädigten orientiert, sondern – sei es bewusst oder auch nur unbewusst aus Bequemlichkeit – die Interessenlage seines Prozessbevollmächtigten eine entscheidungserhebliche Rolle spielt. Für diesen wird es regelmäßig wünschenswerter sein den Prozess vor Ort an seinem Kanzleisitz und Wohnsitzgericht des Mandanten zu führen. Dies liegt auf der Hand, da der Rechtsanwalt keine oftmals unbequeme Reise oder bei mehreren Terminen sogar Reisen zu einem entfernten Gericht durchführen muss. Er spart Zeit und kann diese wirtschaftlicher nutzen oder er kann den Abfluss eines Teils des Honorars durch die bei Einschaltung eines Korrespondenzkollegen vor Ort vorzunehmende Gebührenteilung vermeiden. Dies sind durchaus gewichtige Gründe für die Gerichtsstandswahl, die sich ja wegen des Vorteils, dass der Mandant nicht weit zum Gericht reisen muss, diesem gut vermitteln lassen ohne die Karten offen auf den Tisch zu legen. Es liegt somit auf der Hand, dass in der Praxis wohl in einer ganz überwiegenden

Zahl die Prozesse in Verkehrsunfallsachen am Wohnsitzgericht des Geschädigten geführt würden.

Damit ist diesem aber nur vordergründig ein Vorteil verschafft. Die Nachteile für den Geschädigten selbst überwiegen schon bis hierher deutlich.

Ein weiteres gewichtiges Argument gegen einen Wohnsitzgerichtsstand des Geschädigten ist die Vermeidung unterschiedlicher Gerichtszuständigkeiten für den gleichen Unfall je nach dem, welcher Beteiligte wo klagt. Es wäre niemandem damit wirklich gedient, wenn sich zeitgleich zwei Gerichte an unterschiedlichen Orten mit dem gleichen Unfall beschäftigen müssten. Zeugen müssten doppelt vernommen werden und hätten berechtigt überhaupt kein Verständnis dafür. Es ist ihnen schon schwer zu vermitteln, weshalb sie neben einer schriftlichen Aussage gegenüber der Polizei manchmal noch vor dem Strafgericht oder in einer Hauptverhandlung über einen Bußgeldbescheid aussagen und dann später noch als Zeuge in einem Zivilprozess erscheinen müssen. Zudem bestünde die Gefahr unterschiedlicher Urteile bzw. Haftungsquoten bei ein und demselben Unfall. Wie sollte ein solcher, zweifelsfrei nicht hinnehmbarer, Konflikt gelöst werden? Welcher der Geschädigten sollte dann auf seinen Wohnsitzgerichtsstand verzichten müssen. Sollte etwa nach dem Motto »Wer zu spät kommt den bestraft das Leben!« derjenige das Nachsehen haben der nicht als erster Klage erhebt? Wem wäre mit dem zufälligen Ergebnis eines solchen zeitlichen Wettlaufs gedient? Zudem träte in jedem Fall erst einmal eine im Ergebnis überflüssige Befassung eines Gerichts mit einem Prozess ein, wenn dieses dann den Prozess wieder an ein schon zeitlich eher mit dem gleichen Unfallprozess befasstes Gericht abgeben würde. Prozessökonomisch wäre dies nicht.

Schlussendlich gilt es als letztes aber keineswegs unbedeutendes Argument ein Auseinanderfallen der Situation zwischen einem Unfall Kfz-Kfz und Kfz-Radfahrer zu vermeiden. Da es bei letzterer Fallgestaltung keinen Direktanspruch gegen den Privathaftpflichtversicherer des Radfahrers gibt, käme ein dem europäischen Vorbild nachempfundenen Schutzgerichtsstand des Geschädigten nach dem Vorbild der europarechtlichen Regelung für Klagen gegen einen Versicherer hier nicht in Betracht. Wieso sollte daher ein Geschädigter eines Unfalls zwischen Kfz bessergestellt werden als derjenige, der durch einen Radfahrer geschädigt wird?

IV. Fazit

Für Verbrauchergeschäfte im Vertragsrecht ist die mit Unklarheiten und Rechtsunsicherheit verbundene Aufspaltung in unterschiedliche Gerichtsstände je nach Situation unbefriedigend und am Maßstab des im materiellen Recht immer weiter europarechtlich geprägten Verbraucherschutzes nicht mehr zeitgemäß. Auch wenn mancher § 29 ZPO als immer noch zeitgemäß ansieht⁵⁹, ist der Gesetzgeber gut

59 So Baumbach/Lauterbach/Albers/Hartmann, 74. Aufl. 2016, § 29 Rn. 2.

beraten, wenn er in der ZPO eine Angleichung an den europarechtlichen Standard bei Verbrauchergeschäften in Form eines einheitlichen Schutzgerichtsstands des Verbrauchers vornimmt. Die Entkopplung der gerichtlichen Zuständigkeit vom materiellrechtlichen Erfüllungsort nach § 269 BGB erscheint in Verbrauchersachen die richtige Weichenstellung.

In Verkehrsunfallsachen ist den berechtigten und wohlverstandenen Interessen des Geschädigten mit dem bisherigen System völlig hinreichend Rechnung getragen. Hier ist der Mut gefragt, Bewährtes zu belassen und zu erkennen, dass nicht alles durch Veränderung verbessert werden kann.

Durchaus interessant ist der in der Literatur zu findende Vorschlag, zur Beschleunigung und sachgerechten Abwicklung der Prozessverfahren bei Auslandsunfällen eine Konzentration bei bestimmten Gerichten, wie etwa in Registersachen oder Wettbewerbs- und Markensachen nach § 23c GVG über die Zuweisung von Auslandsschadenprozessen an bestimmte Gerichte vorzunehmen. Ob dies geboten ist erscheint allerdings zweifelhaft. Verkehrsunfallsachen gehören zum Standardrepertoire eines jeden Richters an Amts- und Landgerichten, der ohnehin in Inlandsfällen regelmäßig damit befasst ist. Das Argument für eine solche Konzentration, es handele sich um eine besondere Rechtsmaterie, die bei nur gelegentlicher Befassung mit ihr kaum sachgerecht oder nur mit unverhältnismäßigem Bearbeitungsaufwand beherrschbar sei, mag für das Wettbewerbs- und Markenrecht oder für Registersachen gelten, gewiss jedoch nicht für Verkehrsunfälle. Bei der Anwendung ausländischen materiellen Rechts aus dem Unfallland ist hierzu ohnehin ein jeweiliges Rechtsgutachten einzuholen. Die Schwierigkeit, eine besondere Rechtsmaterie inhaltlich in den Griff kriegen zu müssen, reduziert sich daher deutlich. Letztlich unterscheidet sich daher der Prozess für das Gericht kaum vom Inlandsunfall. Mit diesem Argument wäre dann für jedes einzelne Rechtsgebiet eine Bündelung bei bestimmten Gerichten zu begründen, etwa auch für Mietstreitigkeiten, für Streitigkeiten aus Werkverträgen oder Versicherungssachen. Dies würde jedoch den berechtigten Interessen der Rechtssuchenden zu wider laufen und ihnen faktisch den Zugang zum Recht erschweren, wenn nahezu für alle Streitigkeiten bisweilen weit entfernte Gerichte aufgrund einer Spezialzuständigkeit angerufen werden müssten. Grundlegend zu unterscheiden davon ist die freilich begrüßenswerte Einrichtung von Spezialkammern bspw. für Haftungs- oder Versicherungssachen oder andere Rechtsgebiete bei den jeweiligen Landgerichten und ggf. sogar entsprechenden Abteilungen bei größeren Amtsgerichten. Dies kann im Hinblick auf eine immer stärkere Spezialisierung durch Fachanwaltschaften auf Seiten der beteiligten Prozessbevollmächtigten der Parteien nur wünschenswert sein.

Der Schutzbereich des § 215 Abs. 1 Satz 1 VVG: Roma locuta! Causa finita est?

Sascha Piontek

**Richter am Oberlandesgericht, Wissenschaftlicher Mitarbeiter am
Bundesgerichtshof Karlsruhe**

I. Ausgangslage

Es war das erklärte Ziel der am 1. Januar 2008 in Kraft getretenen Reform des Versicherungsvertragsrechts¹, das überkommene, im Wesentlichen noch aus dem Jahr 1908 stammende Versicherungsvertragsgesetz (VVG) den Bedürfnissen eines modernen Verbraucherschutzes anzupassen². Diesem Grundanliegen des Gesetzgebers sollte auch die neue Gerichtsstandsbestimmung des § 215 VVG dienen, die (auch) auf eine erhebliche Stärkung des prozessualen Rechtsschutzes des Verbrauchers abzielte³. Daneben (oder in erster Linie?) bezweckte die Neuregelung, Unklarheiten und Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem bisherigen Gerichtsstand der Agentur in § 48 VVG a.F. zu beseitigen⁴, dessen inhaltlich unveränderte Übernahme als ausschließlichen Gerichtsstand noch die im Jahr 2000 vom Bundesministerium der Justiz eingesetzte Kommission zur Reform des Versicherungsvertragsrechts in ihrem Abschlussbericht vom 19. April 2004 empfohlen hatte⁵.

Eine Dekade nach der »Jahrhundertreform« ist das Resümee zu ziehen, dass der Gesetzgeber das Gegenteil erreicht hat: Die Bestimmung des § 215 VVG hat sich seit ihrem Inkrafttreten zu einer der umstrittensten Regelungen im neuen Recht entwickelt und zu einer wahrlichen Zersplitterung der instanzgerichtlichen Rechtsprechung geführt. Während die Eingangsgerichte die Vorschrift insbesondere hinsichtlich des zeitlichen Geltungs- und des persönlichen Schutzbereichs tendenziell

1 Gesetz zur Reform des Versicherungsvertragsrechts vom 23.11.2007 (BGBl. I S. 2631).

2 BT-Drs. 16/3945 S. 47 li. Sp.

3 BT-Drs. 16/3945 S. 117 re. Sp.

4 BT-Drs. 16/3945 S. 117 li. Sp.

5 Abschlussbericht der Kommission zur Reform des Versicherungsvertragsrechts vom 19.4.2004, S. 225, 347 (§ 73 VVG-E).

eher einengend verstanden, förderte die Rechtsprechung der Rechtsmittelgerichte eine häufig großzügigere Sichtweise bis hin zur analogen Anwendung der Norm auf tatsächlich oder vermeintlich nicht geregelte Konstellationen zutage. Die vom Gesetzgeber bezweckte Beseitigung der Unwägbarkeiten des alten Rechts konnte nicht erreicht werden. Besonders misslich war dies, weil auch der Bundesgerichtshof lange Zeit nicht für Rechtssicherheit sorgen konnte. Denn eine Revision kann gem. § 545 Abs. 2 ZPO nicht darauf gestützt werden, dass ein Gericht des ersten Rechtszuges seine Zuständigkeit zu Unrecht angenommen oder verneint hat. Eine Zuständigkeitsprüfung ist dem Bundesgerichtshof als Revisionsgericht daher selbst dann verwehrt, wenn das Berufungsgericht die Beurteilung der Zuständigkeit durch das erstinstanzliche Gericht bestätigt und die Revision zur Klärung der Zuständigkeitsfrage zulässt⁶.

Dass der Bundesgerichtshof im Jahr 2017 dennoch die Gelegenheit erhielt, in zwei zur Veröffentlichung in der amtlichen Sammlung bestimmten Grundsatzentscheidungen⁷ zentrale Streitfragen zu § 215 VVG zu klären, ist nur der glücklichen Fügung einer in beiden Fällen besonderen prozessualen Konstellation zu verdanken: Der klagende Versicherungsnehmer nahm jeweils einen Versicherer mit Sitz im Fürstentum Liechtenstein in Anspruch. Klärungsbedürftig und zwischen den Parteien streitig war insoweit zunächst die internationale Zuständigkeit der deutschen Gerichte. Diese ergab sich mittelbar aus den nationalen Vorschriften über die örtliche Zuständigkeit und damit aus § 215 Abs. 1 Satz 1 VVG⁸, freilich nur deshalb, weil die nationalen Zuständigkeitsvorschriften weder durch die Regelungen der in den Streitfällen noch anwendbaren EuGVVO 2001⁹ noch die des Lugano-Übereinkommens von 2007¹⁰ verdrängt wurden, die jeweils nach Maßgabe ihres Art. 4 Abs. 1 nicht anwendbar waren¹¹. Da die erwähnte Bestimmung des § 545 Abs. 2 ZPO

-
- 6 BGH, Urteil v. 23.11.2016 – IV ZR 50/16, NJW 2017, 393 Rn. 9 = VersR 2017, 118; Urteil v. 7.3.2006 – VI ZR 42/05, r+s 2006, 440 Rn. 11 = VersR 2007, 224; Beschluss v. 16.3.2011 – VIII ZR 341/09, NJW-RR 2011, 72 Rn. 2; Beschluss v. 29.1.2009 – VII ZB 79/08, NJW 2009, 1974 Rn. 3; Beschluss v. 5.3.2007 – II ZR 287/05, NJW-RR 2007, 1509 Rn. 2.
 - 7 Urteile v. 8.3.2017 – IV ZR 435/15, r+s 2017, 389 = VersR 2017, 779; v. 8.11.2017 – IV ZR 551/15, r+s 2018, 54 mit Anm. Armbrüster, EWiR 2018, 63 = VersR 2018, 182 mit Anm. Mankowski.
 - 8 Vgl. BGH, Urteil v. 1.6.2016 – IV ZR 80/15, BGHZ 210, 277 Rn. 15 m.w.N. = NJW 2016, 3369 = VersR 2016, 1099.
 - 9 Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22.12.2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (Brüssel I-VO).
 - 10 Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 30.10.2007.
 - 11 BGH, Urteil v. 8.3.2017 – IV ZR 435/15, r+s 2017, 389 Rn. 12 = VersR 2017, 779; vgl. nunmehr Art. 4 der Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12.12.2012 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (Brüssel Ia-VO).

auf die internationale Zuständigkeit keine Anwendung findet¹², durfte der Bundesgerichtshof einerseits Fragen des Geltungsbereichs der Gerichtsstandsbestimmung in sachlicher und zeitlicher Hinsicht klären¹³ und andererseits die Streitfrage beantworten, ob § 215 Abs. 1 Satz 1 VVG auch Klagen aus einem Versicherungsvertrag erfasst, dessen Versicherungsnehmer eine juristische Person ist¹⁴.

Es ist das Verdienst des Bundesgerichtshofs, mit seinen beiden aktuellen Judikaten endlich einen Teil der vom Gesetzgeber durch die Neuregelung erst geschaffenen Unklarheiten und Streitigkeiten beseitigt zu haben. Zur endgültigen Rechtssicherheit für den Verbraucher, dessen prozessualen Rechtsschutz der Gesetzgeber vor Augen hatte, hat auch dieser wichtige Schritt allerdings nicht geführt. Nicht abschließend beantwortet bleibt das bekanntermaßen sehr umstrittene Problem, inwieweit § 215 Abs. 1 Satz 1 VVG »drittschützende Wirkung« zukommt, mit anderen Worten die Bestimmung etwa bei der Versicherung für fremde Rechnung (§§ 43 ff. VVG) auch dem Versicherten und bei der Lebensversicherung auch dem Bezugsberechtigten (§§ 159 f. VVG) einen besonderen Gerichtsstand eröffnet und wie es sich eigentlich mit weiteren Dritten, wie z.B. dem Zessionar, dem (Pfändungs-) Pfandgläubiger und dem Geschädigten in der (Pflicht-) Haftpflichtversicherung, verhält. Die Frage zu stellen, ob man auch hier abwarten sollte, bis »König Zufall« dem Bundesgerichtshof den geeigneten Fall zu einer höchstrichterlichen Klärung in die Hände spielt, heißt sie zu beantworten: Der Gesetzgeber ist aufgerufen, von ihm selbst geschaffene Unsicherheiten zu beseitigen und seine originäre verfassungsrechtliche Pflicht nicht den Gerichten zu überbürden.

II. Roma locuta! – Die geklärten Punkte.

1. Sachlicher Anwendungsbereich

Ungeachtet des Umstands, dass § 215 Abs. 1 Satz 1 VVG nur »Klagen aus dem Versicherungsvertrag oder der Versicherungsvermittlung« erfasst, entspricht ein weites Verständnis des an die Vorgängerbestimmung in § 48 Abs. 1 VVG a.F.¹⁵ angelehnten Begriffs nahezu einhelliger Ansicht¹⁶. Aus dem Versicherungsvertrag resultieren hier- nach alle Klagen, mit denen Ansprüche geltend gemacht werden, die im Versiche-

12 St. Rspr.; grundlegend: BGH, Urteil v. 28.11.2002 – III ZR 102/02, BGHZ 153, 82, 84 ff. = NJW 2003, 426; vgl. auch MünchKomm-ZPO/Krüger, 5. Aufl. (2016), § 545 Rn. 17 m.w.N.

13 Urteil v. 8.3.2017 – IV ZR 435/15, r+s 2017, 389 = VersR 2017, 779.

14 Urteil v. 8.11.2017 – IV ZR 551/15, r+s 2018, 54.

15 Diese bezog sich auf »Klagen, die aus dem Versicherungsverhältnis gegen den Versicherer erhoben werden«.

16 Vgl. nur Brand, in: Bruck/Möller, VVG, 9. Aufl. (2012), § 215 Rn. 24 m.w.N.; Eichelberg, in: Looschelders/Pohlmann, VVG, 3. Aufl. (2016), § 215 Rn. 2; v. Rintelen, in: Beckmann/Matusche-Beckmann, Versicherungsrechts-Handbuch, 3. Aufl. (2015), § 23 Rn. 11; Looschelders/Heinig, JR 2008, 265; Fricke, VersR 2009, 15; Wagner, VersR 2009, 1589.

rungsvertrag festgelegt sind oder mit dessen Anbahnung bzw. Rückabwicklung in Zusammenhang stehen¹⁷, mit anderen Worten einen versicherungsrechtlichen Kern aufweisen¹⁸. Dies findet seinen guten Grund im Zweck der Vorschrift, dem Versicherungsnehmer eine wohnortnahe Klagemöglichkeit zu verschaffen¹⁹.

Der Bundesgerichtshof hat das für den sachlichen Anwendungsbereich der Bestimmung zugrunde gelegte weite Verständnis im Anschluss an die herrschende Literaturansicht bestätigt und ausgeführt, dass der Begriff »Klage aus dem Versicherungsvertrag« alle Ansprüche umfasst, bei denen das Bestehen, Nichtbestehen oder Nichtmehrbestehen eines Versicherungsverhältnisses auch nur die Rolle einer klagebegründenden Behauptung spielt²⁰. Sie erstrecke sich dabei auch auf Ansprüche aus gesetzlichen Schuldverhältnissen, sofern diese im Zusammenhang mit einem Versicherungsvertrag stehen und erfasse damit z.B. auch Klagen, die auf die bereicherungsrechtliche Rückabwicklung des Versicherungsvertrags nach Widerspruch sowie auf Schadensersatz aus Beratungsverschulden bei Anbahnung des Versicherungsvertrags unter Einschluss der Prospekthaftung im weiteren und im engeren Sinne gerichtet seien. Auch solche Ansprüche, gleichviel ob man sie als quasivertraglich oder deliktisch qualifiziere, stünden in engem Zusammenhang mit dem Versicherungsvertrag, von dessen Abschluss sie unmittelbar abhingen²¹.

2. Zeitlicher Geltungsbereich

Seit Inkrafttreten des § 215 VVG höchst umstritten war demgegenüber der zeitliche Geltungsbereich der Bestimmung, namentlich die Frage, ob sie auch Streitigkeiten aus solchen Verträgen erfasst, die vor dem Inkrafttreten der Norm am 1. Januar 2008 geschlossen wurden. Anknüpfungspunkt des Streits war hierbei weniger die Auslegung der Gerichtsstandsbestimmung als solcher, sondern die Frage, ob die intertemporale Kollisionsnorm des Art. 1 EGVVG auch die Gerichtsstandsregelung erfasst²².

17 OLG München, Urteil v. 17.12.2015 – 14 U 3409/14, BeckRS 2015, 20891 Rn. 36; MünchKomm-VVG/Looschelders, 2. Aufl. (2017), § 215 Rn. 30; Klimke, in: Prölss/Martin, VVG, 30. Aufl. (2018), § 215 Rn. 4.

18 BeckOK-VVG/Staudinger, § 215 Rn. 27 m.w.N. (Stand: 30.6.2016); Rixecker, in: Langheid/Rixecker, VVG, 5. Aufl. (2016), § 215 Rn. 5.

19 Vgl. BT-Drs. 16/3945 S. 117 und Looschelders/Heinig, JR 2008, 265.

20 Urteil v. 8.3.2017 – IV ZR 435/15, r+s 2017, 389 Rn. 15 = VersR 2017, 779 unter Hinweis auf Klär, in: Schwintowski/Brömmelmeyer, PK-VVG, 2. Aufl. (2010), § 215 Rn. 5; Klimke, in: Prölss/Martin, VVG, 30. Aufl. (2018), § 215 Rn. 4; Muschner, in: Ruffer/Halbach/Schimikowski, HK-VVG, 3. Aufl. (2015), § 215 Rn. 6; Wagner, VersR 2009, 1589.

21 Urteil v. 8.3.2017 – IV ZR 435/15, r+s 2017, 389 Rn. 15 f. = VersR 2017, 779; so auch BGH, Urteil v. 8.11.2017 – IV ZR 551/15; vgl. auch Brand, in: Bruck/Möller, VVG, 9. Aufl. (2012), § 215 Rn. 25; MünchKomm-VVG/Looschelders, 2. Aufl. (2017), § 215 Rn. 31; Rixecker, in: Langheid/Rixecker, VVG, 5. Aufl. (2016), § 215 Rn. 5; Eichelberg, in: Looschelders/Pohlmann, VVG, 3. Aufl. (2016) § 215 Rn. 2; Looschelders/Heinig, JR 2008, 265.

22 Vgl. BGH, Urteil v. 8.3.2017 – r+s 2017, 389 Rn. 18-22 mit umfangreichen Nachweisen zum Meinungsstand = VersR 2017, 779.

Der Bundesgerichtshof hat sich in dieser Frage, deren Relevanz freilich ein temporäres Problem darstellt²³, der von Teilen der Rechtsprechung und Literatur vertretenen Auffassung angeschlossen, die § 215 VVG als unabhängig vom Zeitpunkt des Vertragsschlusses mit ihrem Inkrafttreten anwendbare Norm des Prozessrechts ansieht und damit von einem rein materiell-rechtlichen Verständnis des Art. 1 EGVVG ausgeht²⁴. Er hat damit den nach seiner ständigen Rechtsprechung im Prozessrecht geltenden Grundsatz angewandt, dass neue Gesetze auch schwebende Verfahren erfassen, die danach mit Inkrafttreten des Änderungsgesetzes regelmäßig nach neuem Recht zu beurteilen sind, soweit es nicht um unter Geltung des alten Rechts abgeschlossene Prozesshandlungen und abschließend entstandene Prozesslagen geht²⁵.

3. Persönlicher Anwendungsbereich – Einbeziehung juristischer Personen

Unmittelbar am Wortlaut des § 215 Abs. 1 Satz 1 VVG selbst entzündete sich der Streit, ob die Bestimmung in persönlicher Hinsicht nur auf den Schutz natürlicher Personen oder gar nur der Verbraucher abzielt oder sie auch für juristische Personen einen besonderen Gerichtsstand begründet. Zwar spricht § 215 Abs. 1 Satz 1 VVG ohne Einschränkung vom Versicherungsnehmer, knüpft jedoch zur Begründung der gerichtlichen Zuständigkeit an dessen »Wohnsitz« bzw. – in Ermangelung eines solchen – an seinen gewöhnlichen Aufenthalt an. Mit Blick darauf, dass juristische Personen naturgemäß weder einen Wohnsitz noch einen gewöhnlichen Aufenthalt haben können, wird die Eröffnung des persönlichen Anwendungsbereichs der Bestimmung für diese von einem Teil der instanzgerichtlichen Rechtsprechung und der Literatur abgelehnt²⁶, während die Gegenansicht – insbesondere mit Blick auf

23 Vgl. auch BeckOK-VVG/Staudinger, § 215 Rn. 21 (Stand: 30.6.2016).

24 Urteil v. 8.3.2017 – r+s 2017, 389 Rn. 23-29 = VersR 2017, 779; so schon OLG Dresden, Urteil v. 28.4.2015 – 4 U 115/14; OLG Frankfurt, Beschluss v. 21.4.2009 – 3 W 20/09, r+s 2010, 140 mit abl. Anm. Abel/Winkens = NJOZ 2009, 2246; OLG Koblenz, Beschluss v. 10.5.2010 – 10 W 772/09, BeckRS 2010, 14332 = VersR 2010, 1356; OLG München, Urteil v. 4.4.2015 – 27 U 4374/14; OLG Saarbrücken, Beschluss v. 23.9.2008 – 5 W 220/08-83, r+s 2009, 102 mit abl. Anm. Abel/Winkens = VersR 2008, 1337; LG Saarbrücken, Urteil v. 9.9.2013 – 14 O 322/12, BeckRS 2014, 14200; Beschluss v. 7.6.2011 – 14 O 131/11, NJW-RR 2011, 1600; Armbrüster, in: Prölss/Martin, VVG, 30. Aufl. (2018), Art. 1 EGVVG Rn. 5, 8; BeckOK-VVG/Staudinger, § 215 Rn. 21 (Stand: 30.6.2016); Schneider, in: Beckmann/Matusche-Beckmann, Versicherungsrechts-Handbuch, 3. Aufl. (2015), § 1 a Rn. 45b; ders., VersR 2008, 859 (861); Fricke, VersR 2009, 15 (20).

25 Urteil v. 8.3.2017 – IV ZR 435/15, r+s 2017, 389 Rn. 27 m.w.N. = VersR 2017, 779.

26 LG Berlin, Beschluss v. 30.9.2010 – 7 O 292/10, NJW-RR 2011, 537 = VersR 2010, 1629; LG Limburg, Beschluss v. 14.12.2010 – 2 O 75/10, BeckRS 2011, 10222 = VersR 2011, 609; LG Hamburg, Beschluss v. 3.1.2012 – 401 HKO 60/11, VersR 2013, 482; LG Fulda, Beschluss v. 11.5.2012 – 4 O 144/12, r+s 2012, 532 = VersR 2013, 481; LG Potsdam, Beschluss v. 25.8.2014 – 11 O 117/14, BeckRS 2014, 17319 = VersR 2015, 338; LG Ravensburg, Beschluss v. 17.11.2014 – 1 O 182/13, r+s 2016, 216 = VersR 2015, 1184; LG Aachen, Beschluss v. 11.5.2015 – 9 O 464/14, BeckRS 2016, 00013 = VersR 2016, 67; LG Itzehoe, Beschluss v. 23.12.2015 – 3 O 194/14, VersR 2016, 1395; Klär/Heyers,

die systematische Stellung der Bestimmung im VVG, das auch im Übrigen nicht zwischen verschiedenen Gruppen von Versicherungsnehmern differenziert – eine Geltung auch für juristische Personen bejaht²⁷.

Der Bundesgerichtshof hat sich in seiner Entscheidung vom 8. November 2017²⁸ im Hinblick auf den in der Regelung des § 215 Abs. 1 Satz 1 VVG zum Ausdruck kommenden objektivierten Willen des Gesetzgebers der letztgenannten Auffassung angeschlossen. Er hat dabei schon den Wortlaut der Bestimmung, in der – anders als in § 29c ZPO – nicht vom Verbraucher oder einer natürlichen Person die Rede ist, nicht als eindeutig angesehen und maßgeblich darauf abgestellt, dass gegen eine Begrenzung des persönlichen Anwendungsbereichs der Umstand streite, dass das VVG den Versicherungsnehmer grundsätzlich ohne Differenzierung nach seiner Rechtspersönlichkeit schütze²⁹. Auch die Entstehungsgeschichte der Norm sowie ihr Sinn und Zweck stünden, so der Bundesgerichtshof weiter, einer derartigen Betrachtungsweise nicht entgegen. Im Gegenteil habe die Norm Unklarheiten und Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem bisherigen Gerichtsstand des § 48 VVG a.F. ausräumen sollen. Diese Bestimmung habe aber unstrittig nach ihrem Sinn und Zweck

in: Schwintowski/Brömmelmeyer, PK-VVG, 3. Aufl. (2017), § 215 Rn. 13 f.; Klimke, in: Prölss/Martin, VVG, 30. Aufl. (2018), § 215 Rn. 11 f.; Muschner, in: Rüffer/Halbach/Schimikowski, HK-VVG, 3. Aufl. (2015), § 215 Rn. 11; v. Rintelen, in: Beckmann/Matusche-Beckmann, Versicherungsrechts-Handbuch, 3. Aufl. (2015), § 23 Rn. 6 f.; Spuhl, in: Marlow/Spuhl, Das Neue VVG kompakt, 4. Aufl. (2010), Rn. 1489; Steinbeck, in: Münchener Anwaltshandbuch Versicherungsrecht, 4. Aufl. (2017), § 3 Rn. 14; Grote/Schneider, BB 2007, 2689 (2701); Franz, VersR 2008, 298 (307); Mühlhausen, r+s 2016, 161 (162 ff.).

27 OLG Schleswig, Urteil v. 4.6.2015 – 16 U 3/15, r+s 2016, 214 Rn. 20–24 = VersR 2015, 1422; OLG München, Urteil v. 17.12.2015 – 14 U 3409/14, BeckRS 2015, 20891 Rn. 41–44; LG Saarbrücken, Urteil v. 9.9.2013 – 14 O 322/12, BeckRS 2014, 14200; Brand, in: Bruck/Möller, VVG, 9. Aufl. (2012), § 215 Rn. 10 ff.; Rixecker, in: Langheid/Rixecker, VVG, 5. Aufl. (2016), § 215 Rn. 2; Eichelberg, in: Looschelders/Pohlmann, VVG, 3. Aufl. (2016), § 215 Rn. 5; MünchKomm-VVG/Looschelders, 2. Aufl. (2017), § 215 Rn. 14; Meixner/Steinbeck, Allgemeines Versicherungsvertragsrecht, 2. Aufl. (2011), § 9 Rn. 20; Looschelders/Heinig, JR 2008, 265 (266 f.); Fricke, VersR 2009, 15 (16); Wagner, VersR 2009, 1589; Armbrüster, r+s 2010, 441 (456); Bauer/Rajkowski, VersR 2010, 1559. Für eine analoge Anwendung: BeckOK-VVG/Staudinger, § 215 Rn. 37 (Stand: 30.6.2016); ders., in: Beckmann/Matusche-Beckmann, Versicherungsrechts-Handbuch, 3. Aufl. (2015), § 41 Rn. 300; ders., ZfR 2015, 361 (362); ders., jurisPR-IWR 4/2017 Anm. 1; Kloth, Private Unfallversicherung, 2. Aufl. (2014), Kap. U Rn. 13; Neuhaus, Berufsunfähigkeitsversicherung, 3. Aufl. (2014), Kap. R Rn. 99.

28 Urt. v. 8.11.2017 – IV ZR 551/15, r+s 2018, 54.

29 Urt. v. 8.11.2017 – IV ZR 551/15, r+s 2018, 54 Rn. 19 f. unter Hinweis auf den Abschlussbericht der Kommission zur Reform des Versicherungsvertragsrechts vom 19.4.2004, S. 21 f. sowie OLG Schleswig, Urteil v. 4.6.2015 – 16 U 3/15, r+s 2016, 214 Rn. 23 = VersR 2015, 1422; Brand, in: Bruck/Möller, VVG, 9. Aufl. (2012), § 215 Rn. 12; MünchKomm-VVG/Looschelders, 2. Aufl. (2017), § 215 Rn. 13; Meixner/Steinbeck, Allgemeines Versicherungsvertragsrecht, 2. Aufl. (2011), § 9 Rn. 19; Looschelders/Heinig, JR 2008, 265 (267).

juristische Personen als Versicherungsnehmer eingeschlossen, da ihr die Erwägung zugrunde gelegen habe, dass das Gericht am Sitz des Agenten in der Regel den bei der Entscheidung des Rechtsstreits in Betracht kommenden tatsächlichen Verhältnissen näher stehe und die erforderlichen Beweise leichter sowie schneller erheben könne als das Gericht am Sitz des Versicherers³⁰. Diese nicht auf die Person des Versicherungsnehmers abstellende Erwägung treffe gleichermaßen für die Neuregelung zu. Insoweit sei die fehlende Aufnahme des Begriffs »Sitz« in den Wortlaut der Vorschrift nicht als bewusste Auslassung, sondern als redaktionelles Versehen des Gesetzgebers anzusehen³¹. Auch der Umstand, dass die Gesetzgebungsmaterialien einen ausdrücklichen Hinweis auf die verbraucherschützende Wirkung der Vorschrift enthielten, stehe einem solchen Verständnis nicht entgegen. Einerseits spiegle sich dies im Gesetzestext nicht wieder, andererseits könne die Passage in der Begründung des Gesetzentwurfs auch so verstanden werden, dass die Regelung neben anderen Zwecken der Stärkung des prozessualen Rechtsschutzes des Verbrauchers habe dienen sollen³². Schließlich stehe die weite Auslegung des § 215 VVG im Einklang mit Art. 9 Abs. 1 Buchst. b EuGVVO 2001 (nunmehr: Art. 11 Abs. 1 Buchst. b Brüssel Ia-VO). Nach dieser Bestimmung könne ein Versicherer, der seinen Wohnsitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats habe unter anderem bei Klagen des Versicherungsnehmers in einem anderen Mitgliedstaat verklagt werden, an dem der Kläger seinen Wohnsitz habe; Wohnsitz sei dabei gemäß Art. 60 Abs. 1 EuGVVO 2001 (nunmehr: Art. 63 Abs. 1 Brüssel Ia-VO) auch der satzungsmäßige Sitz, die Hauptverwaltung oder die Niederlassung einer juristischen Person³³. Es seien keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass der deutsche Gesetzgeber bei der Ausgestaltung der nationalen Vorschriften zum Schutz des Versicherungsnehmers für außerhalb des Geltungsbereichs der EuGVVO 2001 liegende Sachverhalte hinter deren Schutzbereich habe zurückbleiben wollen³⁴.

III. Der Streit um den Drittschutz – oder: Was zu klären bleibt!

Die differenzierte Auseinandersetzung des Bundesgerichtshofs mit der Entstehungsgeschichte des § 215 VVG und dem hinter dieser Bestimmung stehenden Telos führen unmittelbar zur streitigen und ungeklärten Frage, ob die Vorschrift auch Klagen Dritter aus dem Versicherungsvertrag (oder der Versicherungsvermittlung) erfasst

30 Urt. v. 8.11.2017 – IV ZR 551/15, r+s 2018, 54 Rn. 21-23 unter Hinweis auf die Motive zum VVG 1908, Neudruck 1963, S. 122.

31 Urt. v. 8.11.2017 – IV ZR 551/15, r+s 2018, 54 Rn. 23 a.E.

32 Urt. v. 8.11.2017 – IV ZR 551/15, r+s 2018, 54 Rn. 24.

33 Urt. v. 8.11.2017 – IV ZR 551/15, r+s 2018, 54 Rn. 25.

34 Urt. v. 8.11.2017 – IV ZR 551/15, r+s 2018, 54 Rn. 25 unter Hinweis auf BGH, Urteil v. 30.10.2014 – III ZR 474/13, NJW 2015, 169 Rn. 25 = VersR 2015, 511; Rixecker, in: Langheid/Rixecker, VVG, 5. Aufl. (2016), § 215 Rn. 2; Staudinger, ZfR 2015, 361 (364). Vgl. auch BeckOK-VVG/Staudinger, § 215 Rn. 39 (Stand: 30.6.2016).

und – bejaht man das –, ob dem Dritten ein Gerichtsstand an seinem Wohnsitz oder lediglich an dem des Versicherungsnehmers zur Verfügung steht.

Ungewöhnlich ist, dass der Streit in Rechtsprechung und Literatur bereits über das Verständnis des Wortlauts der Bestimmung geführt wird. Nach vertretener Ansicht sei dieser nicht offen formuliert, was darauf schließen lasse, dass nur hinsichtlich des Versicherungsnehmers habe eine Regelung getroffen werden sollen³⁵. Dabei wird indes übersehen, dass § 215 Abs. 1 Satz 1 VVG nach seinem Wortlaut nicht voraussetzt, dass der Versicherungsnehmer Kläger ist. Denn semantisch verlangt die Zuständigkeitsnorm nur einen versicherungsrechtlichen Kern der Streitigkeit, nicht hingegen ein durch den Versicherungsnehmer betriebenes gerichtliches Verfahren³⁶.

Das Meinungsspektrum reicht denn auch von einer Ablehnung der Einbeziehung Dritter (insbesondere Versicherter und Bezugsberechtigter) in den persönlichen Anwendungsbereich der Norm³⁷ über die wortlautgetreue unmittelbare Anwendung der Bestimmung auf Dritte, denen dann freilich nur ein zusätzlicher Gerichtsstand am Wohnsitz des Versicherungsnehmers zur Verfügung stehe³⁸, bis hin zur Einbeziehung Dritter mit der Maßgabe, dass ihnen – ggf. im Wege einer analogen Anwendung der Bestimmung – eine Klagemöglichkeit am eigenen Wohnsitz eröffnet wird³⁹.

-
- 35 So LG Potsdam, Beschluss v. 24.5.2017 – 8 O 98/17, BeckRS 2017, 129701 Rn. 10 = VersR 2017, 1354 m. Anm. Günther, FD-VersR 2017, 396234; LG Bielefeld, Beschluss v. 7.1.2013 – 18 O 160/12, BeckRS 2013, 21293; LG Limburg, Beschluss v. 17.11.2011 – 4 O 280/11, BeckRS 2012, 15266 = VersR 2012, 889. Den Wortlaut als nicht, aber die Gesetzesbegründung als eindeutig ansehend: LG Halle, Beschluss v. 15.10.2010 – 5 O 406/10, NJW-RR 2011, 114.
- 36 BeckOK-VVG/Staudinger, § 215 Rn. 68 (Stand: 30.6.2016); vgl. auch MünchKomm-VVG/Looschelders, 2. Aufl. (2017), § 215 Rn. 16; Looschelders/Heinig, JR 2008, 265 (267).
- 37 LG Halle, Beschluss v. 15.10.2010 – 5 O 406/10, NJW-RR 2011, 114 (Geschädigter in der Betriebshaftpflichtversicherung); LG Limburg, Beschluss v. 17.11.2011 – 4 O 280/11, BeckRS 2012, 15266 = VersR 2012, 889 (Bezugsberechtigter); LG Bielefeld, Beschluss v. 7.1.2013 – 18 O 160/12, BeckRS 2013, 21293 (Versicherter); LG Koblenz, Beschluss v. 15.9.2016 – 16 O 53/16; LG Waldshut-Tiengen, Beschluss v. 12.12.2016 – 1 O 185/16, VersR 2017, 841 (Versicherter der Restkreditversicherung); LG Potsdam, Beschluss v. 24.5.2017 – 8 O 98/17, BeckRS 2017, 129701 Rn. 9 ff. = VersR 2017, 1354 (Bezugsberechtigter).
- 38 LG Stendal, Beschluss v. 14.3.2014 – 23 O 15/14; MünchKomm-VVG/Looschelders, 2. Aufl. (2017), § 215 Rn. 16; Muschner, in: Rüffer/Halbach/Schimikowski, HK-VVG, 3. Aufl. (2015), § 215 Rn. 12; Eichelberg, in: Looschelders/Pohlmann, VVG, 3. Aufl. (2016), § 215 Rn. 7; in diese Richtung tendierend: LG Cottbus, Urteil v. 4.5.2011 – 5 S 78/10, BeckRS 2011, 27578 (Versicherter einer Restschuldversicherung). Eine direkte Anwendbarkeit des § 215 Abs. 1 Satz 1 VVG auf Klagen Versicherter an deren Wohnsitz verneinend: BeckOK-VVG/Staudinger, § 215 Rn. 69 (Stand: 30.6.2016); ders., DAR 2015, 183 (191); dem zustimmend Armbrüster, EWIR 2018, 63, 64.
- 39 OLG Köln, Beschluss v. 1.7.2011 – 8 AR 25/11, BeckRS 2012, 19662 (Bezugsberechtigter); OLG Oldenburg, Urteil v. 18.4.2012 – 5 U 196/11, r+s 2012, 329 = VersR 2012, 887 (Versicherter in der Reiseversicherung); LG Saarbrücken, Beschluss v. 7.6.2011 – 14 O 131/11, NJW-RR 2011, 1600 (Bezugsberechtigter); LG Stuttgart, Urteil v. 15.5.2013 – 13 S 58/13, r+s 2015, 104 (Bezugsberechtigter); LG Berlin, Urt. vom 27.3.2014 – 7 O 208/13, BeckRS

Weitgehende Einigkeit kann dabei noch in der Frage erzielt werden, dass es aus Gründen des Verbraucherschutzes durchaus überlegenswert sei, den Anwendungsbereich des § 215 Abs. 1 Satz 1 VVG auf Dritte zu erstrecken bzw. die Frage der Gerichtszuweisung (Wohnsitz des Versicherungsnehmers oder des Dritten) eindeutig zu regeln⁴⁰.

Greift man noch einmal auf die vom Bundesgerichtshof in seinem Urteil vom 8. November 2017⁴¹ bemühte Normgenese, also die Entwicklung des § 215 Abs. 1 Satz 1 VVG aus dem Agenturgerichtsstand des § 48 VVG a.F. zurück, kann es sich bei einer fehlenden Einbeziehung des Versicherten und des Bezugsberechtigten – so man diese bejaht – eigentlich nur um eine planwidrige Auslassung des Gesetzgebers handeln. Denn zu § 48 VVG a.F. war es anerkannt, dass auch der Versicherte und der Bezugsberechtigte am Gerichtsstand der Agentur klagen konnten⁴². Wäre es der Wille des Gesetzgebers gewesen, den Schutzbereich des früheren Agenturgerichtsstands einzuengen, dessen Unklarheiten und mit ihm im Zusammenhang stehende Streitfragen er ja gerade zu beseitigen trachtete, hätte es wohl ein wenig mehr Begründungsaufwand bedurft. Das Schweigen des Gesetzgebers lässt sich also durchaus als berechtigt ansehen⁴³. Im Übrigen erscheint die Antwort auf die Frage, auf wessen Wohnsitz man abzustellen hat, durchaus nicht so eindeutig, als dass man tatsächlich nur im Wege der Analogie den Wohnsitz des Dritten als zuständigkeitsbegründend wird ansehen können. Denn das VVG verwendet den Begriff »Versicherungsnehmer« auch im Übrigen durchaus nicht einheitlich, sondern meint mit ihm in einzelnen Bestimmungen auch den Versicherten (vgl. etwa § 63 Satz 1 VVG⁴⁴ und § 103 VVG⁴⁵). Einem solchen Verständnis steht es auch nicht entgegen, dass § 215 VVG als Ausnahme vom Grundsatz *actor sequitur forum rei* (§§ 13, 17 ZPO) restriktiv

2014, 07683 (Versicherter der VBL); Klimke, in: Prölss/Martin, VVG, 30. Aufl. (2018), § 215 Rn. 18, 20; Rixecker, in: Langheid/Rixecker, VVG, 5. Aufl. (2016), § 215 Rn. 3, 6; BeckOK-VVG/Staudinger, § 215 Rn. 72 (Stand: 30.6.2016); Spuhl, in: Marlow/Spuhl, Das Neue VVG kompakt, 4. Aufl. (2010), Rn. 1488; offen gelassen von OLG Naumburg, Beschluss v. 2.5.2014 – 1 AR 4/14, NJW-RR 2014, 1378. Unklar: LG München I, Beschluss v. 15.3.2017 – 12 O 19560/16, BeckRS 2017, 105054 (Versicherter Arbeitnehmer eines von seinem Arbeitgeber mit einer mitgliedschaftlich organisierten Pensionskasse abgeschlossenen Versicherungsvertrages).

40 So ausdrücklich: LG Potsdam, Beschluss v. 24.5.2017 – 8 O 98/17, BeckRS 2017, 129701 Rn. 19 = VersR 2017, 1354.

41 IV ZR 551/15, r+s 2018, 54.

42 Vgl. nur Kollhoser, in: Prölss/Martin, VVG, 27. Aufl. (2004), § 48 Rn. 1; v. Rintelen, in: Beckmann/Matusche-Beckmann, Versicherungsrechts-Handbuch (2009), § 23 Rn. 17.

43 Entgegen LG Limburg, Beschluss v. 17.11.2011 – 4 O 280/11, BeckRS 2012, 15266 = VersR 2012, 889.

44 Dazu: MünchKomm-VVG/Reiff, 2. Aufl. (2016), § 63 Rn. 8 unter Hinweis auf BT-Drs. 16/1935 S. 23 zu § 42a Abs. 3 VVG a.F.

45 Zur Vorgängerbestimmung des § 152 VVG a.F. ausdrücklich: BGH, Urt. v. 15.12.1970 – VI ZR 97/69, NJW 1971, 459 = VersR 1971, 239. Zu § 103 VVG beispielhaft: OLG Nürnberg, Urteil v. 7.6.2011 – 3 U 188/11, r+s 2012, 65 m.w.N.

auszulegen ist⁴⁶. Bereits die Prämisse, dass den allgemeinen Gerichtsstand ergänzende Zuständigkeitsbestimmungen stets eng auszulegen seien, trifft nicht zu.

Eine Differenzierung zwischen Versicherungsnehmer und insbesondere dem Versicherten in der Gruppenversicherung, häufig zugleich Verbraucher und daher Adressat der gesetzgeberischen Intention, ist ohnehin nur schwerlich zu verstehen. Dem Verbraucher geht es um die Eindeckung des versicherten Risikos. Ob er dies als Versicherungsnehmer oder lediglich als versicherte Person erreicht wird ihm regelmäßig gleichgültig sein und kann von ihm häufig auch gar nicht beeinflusst werden⁴⁷.

Man wird bei alledem freilich nicht so weit gehen dürfen (und sollte dies auch nicht in Erwägung ziehen), die Gerichtsstandsbestimmung des § 215 Abs. 1 Satz 1 VVG auf den Direktanspruch des Geschädigten in der Pflichthaftpflichtversicherung (§ 115 VVG) anzuwenden. Für den praktisch wichtigsten Anwendungsfall, den Direktanspruch nach § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG bei einer zur Erfüllung einer nach dem Pflichtversicherungsgesetz bestehenden Versicherungspflicht genommenen Haftpflichtversicherung, wäre dem Geschädigten mit einem solchen zusätzlichen Gerichtsstand ohnehin nur in Fällen gedient, in denen er ausschließlich den Versicherer in Anspruch nehmen möchte (also im Wesentlichen bei unstrittigem Unfallhergang, aber streitiger Schadenshöhe). Auch hier fehlt es aber regelmäßig an einem praktischen Bedürfnis für einen zusätzlichen Gerichtsstand, zumal dem Geschädigten regelmäßig die Gerichtsstände nach § 32 ZPO und § 20 StVG zur Verfügung stehen⁴⁸. Entscheidend gegen eine Erweiterung spricht dabei, dass sie ohne praktisches Bedürfnis den sachlichen Anwendungsbereich des § 215 Abs. 1 Satz 1 VVG erweitern müsste⁴⁹. Denn die Direktklage des Geschädigten (also nicht die Klage, mit der er den ihm im Wege der Pfändung zur Einziehung überwiesenen Deckungsanspruch des Versicherungsnehmers verfolgt) ist keine »Klage aus dem Versicherungsvertrag«, sondern aus einem gesetzlichen Schuldbeitritt zum Haftpflichtverhältnis⁵⁰. Es entspricht daher nahezu einhelliger – und zutreffender – Auffassung, dass der Direktanspruch des Geschädigten als gesetzlicher Anspruch schon nicht vom Anwendungsbereich des § 215 Abs. 1 Satz 1 VVG erfasst wird⁵¹.

46 So aber Mühlhausen, r+s 2016, 161 (163); Fricke, VersR 2009, 15 (16 f.).

47 Zutreffend OLG Oldenburg, Urteil v. 18.4.2012 – 5 U 196/11, r+s 2012, 329, 330 = VersR 2012, 887.

48 Vgl. insoweit Piontek, Haftpflichtversicherung (2016), § 6 Rn. 29 m.w.N.

49 Zutreffend BeckOK-VVG/Staudinger, § 215 Rn. 88 (Stand: 30.6.2016).

50 Vgl. zur Rechtsnatur des Direktanspruchs Knappmann, in: Prölss/Martin, VVG, 29. Aufl. (2015), § 115 Rn. 11; Schimikowski, in: Rüffer/Halbach/Schimikowski, HK-VVG, 3. Aufl. (2015), § 115 Rn. 10; Schneider, in: Beckmann/Matusche-Beckmann, Versicherungsrechts-Handbuch, 3. Aufl. (2015), § 24 Rn. 176 (»Deliktsrechtlicher Schadensersatzanspruch eigener Art«); Lange r+s 2011, 185 (186) auch zur Abgrenzung zum sog. deckungsrechtlichen Direktanspruch.

51 Vgl. nur MünchKomm-VVG/Looschelders, 2. Aufl. (2017), § 215 Rn. 27, 37; MünchKomm-VVG/Schneider, 2. Aufl. (2017), § 115 Rn. 46; Rixecker, in: Langheid/Rixecker, VVG, 5. Aufl. (2016), § 215 Rn. 5; Klimke, in: Prölss/Martin, VVG, 30. Aufl. (2018),

IV. Fazit

Zahlreiche sich widersprechende Judikate der vergangenen zehn Jahre haben gezeigt, dass das mit § 215 VVG verfolgte Ziel des Gesetzgebers, Unklarheiten zu beseitigen, missglückt ist. Der Gesetzgeber sollte vor diesem Hintergrund – wie schon früh nach dem Inkrafttreten angemahnt – endlich Licht in eine dunkle Norm bringen⁵², um für die Normadressaten und Rechtsanwender Rechtssicherheit zu schaffen. Bei einem *de lege lata* oder *de lege ferenda* weiten Verständnis der Norm ist freilich insbesondere die Anwaltschaft aufgerufen, vor Ausübung des Wahlrechts nach § 35 ZPO alle Zweckmäßigkeitserwägungen in den Blick zu nehmen. Es mag bisweilen durchaus Sinn machen, das entferntere, aber spezialisierte Gericht dem Wohnsitzgericht des eigenen Mandanten vorzuziehen!

§ 115 Rn. 40; § 215 Rn. 5; BeckOK-VVG/Staudinger, § 215 Rn. 87 (Stand: 30.6.2016); Eichelberg, in: Looschelders/Pohlmann, VVG, 3. Aufl. (2016), § 215 Rn. 3; Jahnke, in: Stiefel/Maier, Kraftfahrtversicherung, 19. Aufl. (2017), § 115 VVG Rn. 134; Armbrüster, r+s 2010, 441 (456); Franz, VersR 2008, 298 (307); Looschelders/Heinig, JR 2008, 265 (269). Zum alten Recht: LG München I, Urteil v. 11.4.1974 – 17 O 55/74, VersR 1974, 738; Theil, VersR 1980, 810 (811). Anders Fricke, VersR 2009, 15 sowie zum alten Recht LG Hanau, Urteil v. 27.4.1970 – 3 O 85/70, VersR 1971, 661; Landwehr, VersR 1965, 1113 (1117); Schade, VersR 1974, 738; Hübner, VersR 1977, 1069 (1072 f.).
52 Fricke, VersR 2009, 15 (21).

Dr. Klaus Borgmann
Vorsitzender Richter am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof

Zusammenfassung

1. Wer gelegentlich Cannabis konsumiert und zwischen Konsum und Fahren nicht trennt, ist ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen. Nach neuerer Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs, der sich die Verwaltungsgerichte in den anderen Bundesländern bisher nicht angeschlossen haben, können die Fahrerlaubnisbehörden nach einer erstmaligen, als Ordnungswidrigkeit geahndeten Fahrt mit einem Kraftfahrzeug unter der Wirkung von Cannabis grundsätzlich nicht ohne weitere Aufklärungsmaßnahmen (medizinisch-psychologische Untersuchung) von fehlender Fahreignung ausgehen, sofern keine weiteren Zusatztatsachen vorliegen.
2. Solange die bisherige Annahme, wonach Beeinträchtigungen der Fahrsicherheit bereits ab 1,0 ng/ml THC im Blutserum nicht mehr ausgeschlossen werden können, nicht durch neue wissenschaftliche Erkenntnisse ernsthaft erschüttert wird, besteht keine Veranlassung, bei gelegentlich Cannabis konsumierenden Personen erst ab einem festgestellten Wert von 3,0 ng/ml THC im Blutserum einen Verstoß gegen das Trennungsgebot anzunehmen.
3. Bei Bekanntwerden der Einnahme von Cannabisarzneimitteln kann die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens anordnen. Wenn nach Würdigung dieses ärztlichen Gutachtens zusätzlich ein medizinisch-psychologisches Gutachten erforderlich ist, kann die Behörde anschließend dessen Beibringung verlangen, etwa um den verantwortungsvollen Umgang des Patienten mit dem Medikament im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr abzuklären. Das Arzneimittelprivileg des § 24a Abs. 2 Satz 3 StVG hat nicht zur Folge, dass die ärztlich verordnete Einnahme von Cannabisarzneimitteln fahrerlaubnisrechtlich irrelevant wäre, solange es nicht zu Fahrfehlern oder Ausfallerscheinungen kommt.

Vorbemerkung

Die Bundesregierung schätzt die Zahl der Personen im Alter zwischen 18 und 64 Jahren, die etwa monatlich oder häufiger Cannabis konsumieren, auf ca. 1,2 Millionen. Weitere 630.000 Personen im genannten Alter sollen häufiger als wöchentlich

Cannabis konsumieren¹. Insgesamt käme man damit auf ca. 1.830.000 Cannabiskonsumern. Demgegenüber gibt die Drogenbeauftragte der Bundesregierung die Zahl der Cannabiskonsumern in der gleichen Altersgruppe in ihrem jüngsten Drogen- und Suchtbericht vom Juli 2017 mit ca. 3,11 Millionen an.

Daraus ergeben sich zwei Befunde:

- Verifizierbare Zahlen der Cannabiskonsumern in Deutschland scheinen nicht verfügbar zu sein. Die Zahlenangaben beruhen auf vagen, voneinander weit abweichenden Schätzungen.
- Unabhängig davon, wie hoch die Zahl der erwachsenen Cannabiskonsumern nun wirklich ist, handelt es sich dabei im fahrerlaubnisrechtlichen Alltag jedenfalls keineswegs um ein »Randproblem«. Vielmehr macht der Cannabiskonsum einen erheblichen Anteil der von den Fahrerlaubnisbehörden und den insoweit zuständigen Verwaltungsgerichten zu bearbeitenden Fälle aus. Ob diese Zahlen durch die Zulassung von Cannabisarzneimitteln weiter steigen werden, bleibt abzuwarten.

1. Entziehung der Fahrerlaubnis bei gelegentlichem Cannabiskonsum

Aufgrund eines noch nicht rechtskräftigen Urteils des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 25. April 2017 wird sich das Bundesverwaltungsgericht demnächst mit der Frage zu befassen haben, ob die Fahrerlaubnisbehörden berechtigt sind, schon bei einer erstmaligen ordnungswidrigen Cannabisfahrt ohne weitere Aufklärung von fehlender Fahreignung auszugehen und die Fahrerlaubnis zu entziehen.

a) Die Ausgangslage

Hinsichtlich der Fahreignung bei Betäubungsmittelkonsumenten unterscheidet die Fahrerlaubnis-Verordnung zwischen Cannabis und sonstigen Betäubungsmitteln.

aa) Betäubungsmittelkonsum und seine fahrerlaubnisrechtlichen Folgen

Selbst nach nur einmaligem Konsum sog. harter Drogen, wozu mit Ausnahme von Cannabis sämtliche anderen Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes, unter anderem die in der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG genannten berauschenden Mittel² zählen, ist ein Fahrerlaubnisinhaber im Regelfall ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen. Wenn der Konsum feststeht und die Fahrerlaubnisbehörde zeitnah davon erfährt und reagiert, hat dies zwingend die Entziehung der Fahrerlaubnis zur Folge (§ 46 Abs. 1 FeV i.V.m. Anlage 4 Nr. 9.1), und zwar auch dann, wenn der Betroffene nicht im Straßenverkehr aufgefallen ist³. Steht die Nichteignung des Betroffenen zur Überzeugung der Fahrerlaubnisbehörde fest, unterbleibt die Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens (§ 11 Abs. 7 FeV). Eine solche Anordnung

1 BT-Drs. 19/310.

2 Heroin, Morphin, Cocain, Amfetamin, Designer-Amfetamin, Metamfetamin.

3 St. Rspr., z.B. BayVGH, B.v. 10.6.2014 – 11 CS 14.347 – juris Rn. 8; B.v. 26.9.2016 – 11 CS 16.1649 – juris Rn. 9 ff., SaarlOVG, B.v. 6.4.2017 – 1 B 169/17 – DV 2017, 167.

kommt nur zur Abklärung des Konsumverhaltens in Betracht, etwa durch Beibringung eines ärztlichen Gutachtens, wenn zwar Anhaltspunkte für den Konsum vorliegen, dieser aber nicht mit hinreichender Sicherheit feststeht, oder durch Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens, wenn aufzuklären ist, ob ein früherer Konsum hinreichend gefestigt überwunden ist (§ 46 Abs. 3 i.V.m. § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, Satz 2, Abs. 2 Nrn. 1 und 2 FeV).

Im Unterschied dazu ist die Entziehung der Fahrerlaubnis bei Cannabiskonsumenten nur bei regelmäßiger Einnahme (Anlage 4 Nr. 9.2.1 zur FeV) oder bei Abhängigkeit (Anlage 4 Nr. 9.3 zur FeV) zwingend vorgesehen, und zwar ebenfalls unabhängig davon, ob der Konsument unter der Wirkung von Cannabis am Straßenverkehr teilgenommen hat oder nicht. Bei gelegentlicher Einnahme von Cannabis ist die Fahreignung hingegen nur dann zu verneinen, wenn der Betreffende nicht zwischen Konsum und Fahren trennt, wenn er zusätzlich zu Cannabis auch Alkohol oder andere psychoaktiv wirkende Stoffe einnimmt oder wenn eine Störung der Persönlichkeit oder ein Kontrollverlust vorliegt (Anlage 4 Nr. 9.2.2 zur FeV).

bb) Fehlendes Trennungsvermögen auch bei erstmaliger Cannabisfahrt?

Bisher bestand in der Rechtsprechung Einigkeit dahingehend, dass bei gelegentlichem Cannabiskonsum⁴ bereits bei einer erst- und einmaligen Fahrt unter der Wirkung von Cannabis von fehlendem Trennungsvermögen oder fehlender Trennungsbereitschaft im Sinne der Anlage 4 Nr. 9.2.2 zur FeV auszugehen und deshalb im Regelfall die Fahrerlaubnis ohne weitere Aufklärung zu entziehen ist⁵.

Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof ist nunmehr – als bisher einziges Obergericht – von dieser Linie abgewichen und hat in mehreren Berufungsverfahren die Auffassung vertreten, die Fahrerlaubnisbehörde könne bei einem gelegentlichen Cannabiskonsumenten nach einer erstmaligen, als Ordnungswidrigkeit geahndeten Fahrt mit einem Kraftfahrzeug unter der Wirkung von Cannabis grundsätzlich nicht gemäß § 11 Abs. 7 FeV ohne weitere Aufklärungsmaßnahmen von der Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgehen. Vielmehr sehe § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV hierfür die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung im Ermessenswege vor⁶. Den Entscheidungen lagen Fallgestaltungen zugrunde, in denen den Klägern erstmals wegen einer als Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 und 3 StVG geahndeten Fahrt unter der Wirkung von Cannabis (3,7, 3,4 und 1,0 ng/ml THC) eine Geldbuße und ein Fahrverbot auferlegt worden war.

4 In Abgrenzung zum einmaligen Probierkonsum, BVerwG, U.v. 23.10.2014 – 3 C 3.13 – NJW 2015, 2439 Rn. 19 m.w.N., den der Konsument allerdings hinreichend substantiiert darlegen muss, vgl. BayVGH, B.v. 21.4.2015 – 11 ZB 15.181 – juris Rn. 16 ff., OVG NW, B.v. 12.3.2012 – 16 B 1294/11 – DAR 2012, 275.

5 Vgl. BVerwG, U.v. 23.10.2014 – 3 C 3.13 – NJW 2015, 2439 Rn. 15.

6 BayVGH, U.v. 25.4.2017 – 11 BV 17.33 – Blutalkohol 54, 268; ebenso U.v. 21.9.2017 – 11 BV 17.685 und U.v. 13.12.2017 – 11 BV 17.1876.

In allen Fällen hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof die Revision zum Bundesverwaltungsgericht wegen grundsätzlicher Bedeutung der Rechtssache zugelassen, die der im Berufungsverfahren unterlegene Freistaat Bayern auch eingelegt hat. Die Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts stehen bisher noch aus. Andere Obergerichte haben ausdrücklich an der bisherigen Linie der feststehenden Nicht-eignung bereits bei einer Fahrt unter der Wirkung von Cannabis festgehalten⁷.

b) Die Entscheidungsgründe des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs

Die Auffassung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs stützt sich auf folgende Überlegungen:

aa) Der Wortlaut der Vorschriften

§ 14 FeV regelt die Klärung von Eignungszweifeln im Hinblick auf Betäubungs- und Arzneimittel. Nach § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV kann die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anordnen, wenn gelegentliche Einnahme von Cannabis vorliegt und weitere Tatsachen Zweifel an der Eignung begründen. Nach § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV ist die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens für die Zwecke nach Absatz 1 anzuordnen, wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr nach § 24a StVG begangen wurden. Bereits der Wortlaut dieser Regelungen deutet darauf hin, dass bei gelegentlichem Cannabiskonsum eine Fahrt unter der Wirkung von Cannabis zwar Zweifel an der Fahreignung begründet, die durch Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung geklärt werden können oder müssen, die Fahrerlaubnisbehörde aber nicht gemäß § 11 Abs. 7 FeV ohne weitere Aufklärungsmaßnahmen von feststehender Ungeeignetheit ausgehen darf.

Dem wird teilweise entgegengehalten, der Wortlaut der Anlage 4 Nr. 9.2.2 zur FeV spreche für die Annahme fehlender Fahreignung bereits bei erstmaligem Verstoß gegen das Trennungsgebot. Die Entscheidungen des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs stellen jedoch nicht in Abrede, dass der gelegentliche Cannabiskonsum ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, wenn er nicht zwischen Konsum und Fahren trennt. Allerdings ergibt sich aus der nach Anlage 4 Nr. 9.2.2 zur FeV gebotenen »Trennung von Konsum und Fahren« nicht zwingend, dass fehlendes Trennungsvermögen oder fehlende Trennungsbereitschaft schon bei einer erst- und einmaligen Fahrt unter der Wirkung von Cannabis vorliegt. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 steht auch in keinem Vorrang- oder Spezialverhältnis zu § 14 FeV, sondern ist vielmehr im Zusammenhang mit den dortigen Regelungen zu sehen.

7 VGH BW, B.v. 7.3.2017 – Blutalkohol 54, 142 Rn. 4; OVG NW, U.v. 15.3.2017 – 16 A 432/16 – Blutalkohol 54, 328 Rn. 143 ff.; NdsOVG, B.v. 7.4.2017 – 12 ME 49/17 – Blutalkohol 54, 274 Rn. 7; OVG RhPf, B.v. 3.5.2017 – 10 B 10909/17 – Blutalkohol 54, 326 Rn. 9; OVG Berlin-Bbg, B.v. 28.6.2017 – OVG 1 S 27.17 – juris Rn. 11; HessVGH, B.v. 21.9.2017 – 2 D 1471/17 – juris Rn. 12-14; OVG LSA, B.v. 6.9.2017 – 3 M 171/17 – juris Rn. 10 ff.

bb) Die Entstehungsgeschichte der Regelungen

Auch die Entstehungsgeschichte des § 14 FeV lässt darauf schließen, dass der Normgeber die Fahrerlaubnisbehörden nicht bereits bei der ersten Verkehrsordnungswidrigkeit unter Cannabiseinfluss zur Entziehung der Fahrerlaubnis wegen feststehender Ungeeignetheit i.S.d. § 11 Abs. 7 FeV ermächtigen wollte, sondern »nur« zur Abklärung der Fahreignung durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten.

Bei §§ 13 und 14 FeV handelt es sich nach der Verordnungsbegründung um Spezialvorschriften zu § 11 FeV, die der Klärung von Eignungszweifeln bei Alkoholproblematik und im Hinblick auf Betäubungsmittel und Arzneimittel dienen⁸. Der Verordnungsgeber wollte die Anlässe für eine Eignungsbegutachtung verbindlich festlegen⁹ und normieren, welche Aufklärungsmaßnahmen in diesen Fällen zu ergreifen sind¹⁰. Als Umstand, der Zweifel an der Fahreignung begründet, benennt die Verordnungsbegründung zu § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV beispielsweise den Konsum im Zusammenhang mit dem Fahren¹¹. Weiter heißt es: »Aus diesem Grund enthält Satz 3 die Ermächtigung für die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung, wenn gelegentliche Einnahme festgestellt wurde.« Stünde die Fahreignung bereits mit einer erstmaligen Fahrt fest, wäre die Ermächtigung, eine medizinisch-psychologische Untersuchung anzuordnen, entbehrlich.

Dass der Verordnungsgeber eine der Änderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung in letzter Zeit nicht zum Anlass genommen hat, insoweit korrigierend oder klarstellend tätig zu werden, spricht nicht gegen das dargelegte Normverständnis¹². Wenn § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV bestimmt, dass bei erstmaligem Verstoß eines gelegentlichen Cannabiskonsumenten gegen das Trennungsgebot eine medizinisch-psychologische Untersuchung angeordnet werden kann, bestand für den Normgeber keine Notwendigkeit, dieses Ergebnis durch Änderungen oder Klarstellungen zu stützen.

cc) Die Systematik der Regelungen

Für eine Anwendung des § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV bei einer erstmaligen Cannabisfahrt spricht auch die Systematik der §§ 11, 13 und 14 FeV i.V.m. Anlage 4.

Wie bereits ausgeführt handelt es sich bei den in §§ 13 und 14 FeV getroffenen Regelungen hinsichtlich der Voraussetzungen für die Anordnung eines ärztlichen oder medizinisch-psychologischen Gutachtens um abschließende Spezialvorschriften zu § 11 FeV. § 13 FeV als Rechtsgrundlage für die Klärung von Eignungszweifeln bei Alkoholproblematik und § 14 FeV als Rechtsgrundlage für die Klärung von Eignungszweifeln im Hinblick auf Betäubungsmittel und Arzneimittel sind vergleichbar aufgebaut. Bei der Aufklärung der Eignungszweifel nach § 13 Satz 1 Nr. 2 und § 14 Abs. 1 Satz 3, Abs. 2 FeV ist anhand des bekannt gewordenen Verhaltens des

⁸ BR-Drs. 443/98, S. 256.

⁹ BR-Drs. 443/98, S. 2.

¹⁰ BR-Drs. 443/98, S. 260 und 262.

¹¹ BR-Drs. 443/98, S. 262 f.

¹² So aber VGH BW, B.v. 7.3.2017 – 10 S 328/17 – Blutalkohol 54, 142 Rn. 4.

Betreffenden prognostisch zu untersuchen, ob eine Wiederholungsgefahr besteht, und daher in Zukunft mit weiteren entsprechenden Verkehrsverstößen zu rechnen ist¹³. Die Entscheidung, ob in diesen Fällen Eignung vorliegt, kann die Fahrerlaubnisbehörde regelmäßig nicht aus eigener Sachkenntnis treffen, sondern nur auf der Grundlage einer medizinisch-psychologischen Begutachtung. Anlass, die Beibringung eines solchen Gutachtens anzuordnen, können sowohl bei Alkohol als auch bei gelegentlichem Cannabiskonsum wiederholte Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr nach § 24a StVG sein¹⁴.

Allerdings ermächtigt § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV die Fahrerlaubnisbehörde bei einem gelegentlichen Cannabiskonsum angesichts des unterschiedlichen Gefahrenmaßstabs bei Fahrten unter Einfluss von Drogen und Alkohol¹⁵ schon bei Vorliegen weiterer Tatsachen, die Zweifel an der Eignung begründen, im Ermessenswege eine medizinisch-psychologische Untersuchung anzuordnen. In den Beurteilungskriterien wird als Fragestellung des § 14 Abs. 1 FeV bei gelegentlichem Cannabiskonsum und zusätzlichen Eignungszweifeln in Form eines Verstoßes nach § 24a StVG formuliert: »Kann Herr/Frau ... trotz der Hinweise auf gelegentlichen Cannabiskonsum sowie der bekannten Verkehrsteilnahme unter Cannabiseinfluss ein Kraftfahrzeug der Gruppe 1/2 sicher führen?«¹⁶. Diese ansonsten überflüssige Fragestellung impliziert, dass in diesem Fall eine medizinisch-psychologische Untersuchung angeordnet und nicht nach § 11 Abs. 7 FeV von Ungeeignetheit ausgegangen wird.

Aus Anlage 4 zur FeV ergibt sich keine andere Beurteilung. Nach Nr. 2 der Vorbemerkung zur Anlage 4 ist Grundlage der im Rahmen der §§ 11, 13 oder 14 FeV vorzunehmenden Beurteilung, ob im Einzelfall Eignung oder bedingte Eignung vorliegt, in der Regel ein ärztliches oder medizinisch-psychologisches Gutachten oder ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr. Die Anlage gibt Hilfestellung bei der Frage, ob ein Anlass zur Begutachtung gegeben ist, da die Fahrerlaubnisbehörde in aller Regel nicht die notwendigen Fachkenntnisse bei der Eignungsbeurteilung hat¹⁷. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 bestimmt zwar, dass nur derjenige zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist, der zwischen Cannabiskonsum und Fahren trennt, legt aber nicht fest, dass bereits ein einmaliger Verstoß zur Ungeeignetheit führt. Vielmehr ergibt sich aus der Regelungssystematik des § 14 Abs. 1 Satz 3, Abs. 2 Nr. 3 FeV i.V.m. Nr. 9.2.2 und

13 Vgl. auch Nr. 1 Buchst. f der Anlage 4a zur FeV und Fragenkatalog in den Beurteilungskriterien – Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung, Hrsg.: Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie/Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin, 3. Aufl. 2013, mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 27.1.2014 (VkB1 2014, 132) als aktueller Stand der Wissenschaft eingeführt, S. 62 f.

14 Vgl. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b und § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV.

15 Vgl. BVerwG, U.v. 23.10.2014 – 3 C 3.13 – NJW 2015, 2439 Rn. 51 f.

16 Beurteilungskriterien (Fn. 13), S. 63.

17 Vgl. BR-Drs. 443/98, S. 254.

der Vorbemerkung Nr. 2 der Anlage 4, dass dieser Frage im Regelfall durch die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung nachzugehen ist¹⁸.

Bei diesem Normverständnis verbleibt auch für § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV ein sinnvoller Anwendungsbereich, wenn zwei Ordnungswidrigkeiten nach § 24a Abs. 2 StVG unter Cannabiseinfluss oder je eine Verkehrsordnungswidrigkeit unter Alkohol- und Cannabiseinfluss begangen worden sind. Nach der Verordnungsbegründung sollte mit § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV zum einen die Beurteilung früherer Alkohol- und Drogenabhängigkeit einheitlich geregelt werden¹⁹. Zum anderen sollte eine Gleichbehandlung bei fehlendem Trennungsvermögen zwischen Fahren und Konsum von Alkohol oder Cannabis hergestellt werden, indem in beiden Fällen beim zweiten Verstoß zwingend eine medizinisch-psychologische Untersuchung anzuordnen ist²⁰. Würde demgegenüber bei einem gelegentlichen Cannabiskonsumentscheidungen stets schon bei dem ersten Verstoß gegen das Trennungsgebot von Fahreignung ausgegangen und die Fahrerlaubnis entzogen, wären kaum Fallgestaltungen denkbar, in denen § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV überhaupt Anwendung finden könnte. Dass der Ordnungsgeber im Jahr 2008 eine Vorschrift einführen wollte, die in der Praxis kaum Bedeutung hat, ist nicht anzunehmen.

Hiergegen wird mitunter eingewandt, bei diesem Normverständnis fielen auch wiederholte Fahrten nach Konsum »harter« Drogen, die den Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG erfüllen, unter § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV. Richtig ist, dass der insoweit offene Wortlaut des § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV dies tatsächlich nicht ausschließt. Allerdings ergibt sich aus Anlage 4 Nr. 9.1 zur FeV – wie eingangs dargelegt – insoweit eindeutig, dass die Einnahme anderer Betäubungsmittel als Cannabis ausnahmslos die Fahreignung zur Folge hat²¹. Dass der Ordnungsgeber mit der Vierten Änderungsverordnung hiervon hätte abrücken und die fahrerlaubnisrechtlichen Folgen der Einnahme harter Drogen relativieren wollen, ist nicht anzunehmen. Es wäre allerdings hilfreich, wenn er dies bei einer der nächsten Änderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung in § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV klarstellend deutlich zum Ausdruck bringen würde.

dd) Sinn und Zweck der Regelungen

Sinn und Zweck des § 14 FeV sowie die auch für den Normgeber geltenden Gebote der Gleichbehandlung und der Verhältnismäßigkeit legen die dargelegte Auslegung ebenfalls nahe.

Bei Alkoholkonsumenten bleibt die erste, den Tatbestand des § 24a Abs. 1 StVG erfüllende Trunkenheitsfahrt fahrerlaubnisrechtlich folgenlos. Erst bei der zweiten Fahrt ist nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen. Insoweit erweisen sich die Regelungen bei gelegentlichem

18 Vgl. auch § 3 Abs. 1 Satz 3 i.V.m. § 2 Abs. 7, Abs. 8 StVG.

19 BR-Drs. 302/08, S. 62.

20 BR-Drs. 302/08, S. 57 f., 63.

21 Vgl. auch BR-Drs. 443/98, S. 262 unten.

Cannabiskonsum auch in der hier dargelegten Auslegung im Vergleich zu Trunkenheitsfahrten als »strenger«. Dies kann angesichts des unterschiedlichen Gefahrenmaßstabs bei Fahrten unter Einfluss von Drogen und Alkohol²² als verfassungsrechtlich gerechtfertigt angesehen werden. Es ist allerdings nicht ersichtlich, dass gelegentliche Cannabiskonsumisten, die erstmals gegen das Trennungsgebot verstoßen und hierdurch den Tatbestand einer Ordnungswidrigkeit erfüllt haben, im Vergleich zu Alkoholkonsumenten, die das Trennungsgebot erstmals nicht beachtet haben, eine so viel größere Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs darstellen, dass es gerechtfertigt erschiene, gelegentlichen Cannabiskonsumisten schon bei der ersten Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2, Abs. 3 StVG ohne weitere Aufklärungsmaßnahmen unmittelbar die Fahrerlaubnis zu entziehen.

Dass Verkehrsteilnehmer in gewissem Umfang Verkehrsordnungswidrigkeiten begehen, ohne dass dies sofort die Entziehung der Fahrerlaubnis zur Folge hat, fügt sich in das System der fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen sinnvoll ein. Damit unter Sicherheitsgesichtspunkten ein Einschreiten geboten ist, müssen aus dem bekannt gewordenen Verhalten eines Fahrerlaubnisinhabers zukünftige Gefahren für die Sicherheit des Straßenverkehrs drohen, die die Gefahren nennenswert übersteigen, die von jedem Teilnehmer am motorisierten Straßenverkehr ausgehen. Eine Entziehung der Fahrerlaubnis im Rahmen der Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach §§ 24, 24a StVG ist nicht vorgesehen. Nach § 25 StVG kommt nur die Verhängung eines Fahrverbots in Betracht. Regelmäßig ist auch erst bei Erreichen von acht Punkten im Rahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems (§ 4 StVG) zwingend von Fahrungeeignetheit aus charakterlichen Gründen auszugehen und die Fahrerlaubnis zu entziehen. Das Fahreignungs-Bewertungssystem ist nach § 4 Abs. 1 Satz 3 StVG nur dann nicht anzuwenden, wenn sich die Notwendigkeit früherer oder anderer die Fahreignung betreffender Maßnahmen nach den Vorschriften über die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 3 Abs. 1 StVG oder einer auf Grund § 6 Abs. 1 Nr. 1 StVG erlassenen Rechtsverordnung ergibt. Auch dann bedarf es jedoch zunächst der Abklärung der Fahreignung im Rahmen einer medizinisch-psychologischen Untersuchung²³.

Auch die erstmalige, ggf. nur fahrlässige Fahrt unter der Wirkung von Cannabis, die den Tatbestand des § 24a Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 StVG erfüllt, trägt nicht zwingend eine Wiederholungsgefahr in sich, die zu einer Gefahrerhöhung für andere Verkehrsteilnehmer führt und deshalb die Annahme der Ungeeignetheit gemäß § 11 Abs. 7 FeV ohne weitere Aufklärung rechtfertigt. Die Geldbuße ist in der Regel eine Antwort auf »Bagatelunrecht« und mahnt zur künftigen Beachtung der Vorschriften²⁴. Sowohl für einen ersten Verstoß gegen § 24a Abs. 1 StVG als auch gegen § 24a Abs. 2 StVG ist nach Nrn. 241 und 242 der Anlage zur Bußgeldkatalog-Verordnung

22 S.o. bei Fn. 15.

23 § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 bis 7 FeV.

24 König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage 2017, § 24 StVG Rn. 42.

(Bußgeldkatalog – BKat) ein Bußgeld von 500,- Euro und ein Monat Fahrverbot vorgesehen. Es erscheint deshalb auch bei der ersten Verkehrsordnungswidrigkeit unter Cannabiseinfluss nicht ausgeschlossen, dass dies zur Warnung ausreicht und beim Betroffenen zu einer Verhaltensänderung (Aufgabe des gelegentlichen Cannabiskonsums oder Übergang zu hinreichender Trennung zwischen Konsum und Fahren) führt.

Allerdings laufen Cannabiskonsumisten im Unterschied zu Alkoholkonsumenten bei Teilnahme am Straßenverkehr in geringerem Ausmaß Gefahr, eine Straftat zu begehen und als Maßregel die Fahrerlaubnis zu verlieren. Obwohl ab 2 ng THC/ml Serum signifikante Leistungsverschlechterungen feststellbar sind und das Unfallrisiko jedenfalls ab einer THC-Serumkonzentration von 4 ng/ml erhöht ist²⁵, finden die von der Rechtsprechung zu den §§ 315c, 316 StGB entwickelten Grenzwerte für relative und absolute Fahrunsicherheit nach Alkoholkonsum bisher keine Entsprechung bei Fahrten unter Cannabiseinfluss. Daher liegt auch bei Fahrten mit hohen THC-Konzentrationen im Blut und unmittelbar nach dem Konsum von Cannabis ohne Hinzutreten weiterer hierdurch bedingter Ausfallerscheinungen oder Fahrfehler, die mitunter schwer nachweisbar sind, keine Straftat i.S.v. §§ 315c, 316 StGB, sondern nur eine Ordnungswidrigkeit vor. Die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB kommt dann nicht in Betracht. Es erscheint zwar vertretbar, in solchen Fällen eine Reduzierung des durch § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV eingeräumten Ermessens und der Begründungspflicht für die Fahrerlaubnisbehörden bei der Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung anzunehmen²⁶. Sollte dies zum Schutz der Sicherheit im Straßenverkehr nicht ausreichen, obläge es im Interesse der Rechtssicherheit dem Normgeber, etwaige Grenzwerte und deren fahrerlaubnis- oder strafrechtliche Relevanz – etwa mit der Folge der Entziehung der Fahrerlaubnis oder Anordnung einer isolierten Sperrfrist im Strafverfahren (§§ 69 Abs. 1 und 2, 69a Abs. 1 Satz 3 StGB) – festzulegen²⁷. Das Fehlen solcher Grenzwerte kann jedoch nicht dazu führen, dass entgegen der abschließenden Festlegung von Anlässen für die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung in § 14 FeV bei nur ordnungswidrigem Verhalten gleichwohl ohne weitere Aufklärungsmaßnahme ab einem bestimmten Wert gemäß § 11 Abs. 7 FeV die Ungeeignetheit angenommen und die Fahrerlaubnis entzogen wird.

25 Vgl. Tönnies/Auwärter/Knoche/Skopp, Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Feststellung einer mangelhaften Trennung von Cannabiskonsum und Fahren anhand der Konzentration von Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum, Blutalkohol 53, S. 409/412 m.w.N.

26 BayVGH, B.v. 18.5.2017 – 11 CS 17.682 – juris Rn. 13, B.v. 31.5.2017 – 11 CS 17.784 – juris Rn. 14; vgl. auch Zwerger, jurisPR-VerkR 18/2017 Anm. 1, zur derzeitigen Praxis der Behörden im Regierungsbezirk Oberbayern, ab 3,0 ng/ml THC »zwingend« ein Fahreignungsgutachten zu verlangen.

27 Ein strafrechtlicher Grenzwert hätte allerdings die Sperr- und Bindungswirkungen des § 3 Abs. 3 Satz 1, Abs. 4 StVG für die Fahrerlaubnisbehörden zur Folge.

c) Fazit

Somit können Fahrerlaubnisinhaber, denen die Fahrerlaubnisbehörden bei gelegentlichem Cannabiskonsum und erstmaliger Fahrt unter der Wirkung von Cannabis die Fahrerlaubnis entzogen haben, im Bereich der bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit nach derzeitigem Stand spätestens in der zweiten Instanz mit einem Erfolg rechnen, sofern keine weiteren Zusatzsachen vorliegen²⁸. In den anderen Bundesländern halten die Obergerichte – soweit Entscheidungen zu dieser Frage ergangen sind – bisher noch an der »herkömmlichen« Linie fest. Klarheit wird hier erst die mit Spannung erwartete Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts bringen. Um Missverständnissen vorzubeugen und keine falschen Hoffnungen zu wecken, sei allerdings angemerkt, dass die Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs nichts an der Berechtigung der Fahrerlaubnisbehörden geändert hat, bei unklarem Konsumverhalten und ausreichenden, insbesondere hinreichend aktuellen Anhaltspunkten für einen Eignungsmangel²⁹ gemäß § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 oder Satz 2 FeV zunächst ein ärztliches Gutachten unter Einbeziehung eines Drogenkontrollprogramms zu verlangen und nach Maßgabe von § 11 Abs. 8 FeV auf die Nichteignung des Betroffenen zu schließen, wenn der Betreffende die Untersuchung verweigert oder das geforderte Gutachten nicht fristgerecht beibringt³⁰.

2. Neue verwaltungsrechtliche Grenzwerte?

Von erheblicher praktischer Bedeutung für die Fahrerlaubnisbehörden und die Verwaltungsgerichtsbarkeit ist die Frage, ab welcher THC-Konzentration im Blutserum von mangelndem Trennungsvermögen oder mangelnder Trennungsbereitschaft auszugehen ist.

a) Die bisherige Beschlusslage der Grenzwertkommission

In ihren Beschlüssen vom 20. November 2002 und 22. Mai 2007³¹ zu § 24a Abs. 2 StVG hatte die Grenzwertkommission einen Wert von 1 ng/ml D9-Tetrahydrocannabinol als Untergrenze für ordnungswidriges Verhalten empfohlen. Dem folgend sieht auch der Bundeseinheitliche Tatbestandskatalog des Kraftfahrt-Bundesamts zu den Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten³² diesen Grenzwert vor.³³

Lange Zeit bestand weitgehender Konsens dahingehend, diesen Wert auch für die fahrerlaubnisrechtliche Frage zugrunde zu legen, wann bei gelegentlichen

28 Z.B. Mischkonsum, vgl. BayVGh, B.v. 23.10.2017 – 11 CS 17.1294 – juris Rn. 17 f.

29 Vgl. dazu BVerfG, B.v. 20.6.2002 – 1 BvR 2062/96 – NJW 2002, 2378; BayVGh, B.v. 2.8.2017 – 11 CS 17.1318 – juris Rn. 15 ff.

30 Vgl. BayVGh, B.v. 5.2.2018 – 11 CS 17.1430.

31 Blutalkohol 44, 311.

32 Stand 17.10.2016, Seite 358/1, https://www.kba.de/DE/ZentraleRegister/FAER/BT_KAT_OWI/bkat_owi_17102016_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=4.

33 Siehe zuletzt auch BGH, B.v. 14.2.2017 – 4 StR 422/15 – Blutalkohol 54, 200 = NJW 2017, 1403.

Cannabiskonsumenten von einer Fahrt auszugehen sei, die als Zusatztatsache im Sinne von Anlage 4 Nr. 9.2.2 zur FeV auf fehlende Trennungsbereitschaft zwischen Konsum und Fahren schließen lasse. Ab einem festgestellten Wert von 1,0 ng/ml THC im Blut – so das Bundesverwaltungsgericht – liege ein charakterlich-sittlicher Mangel vor, der darin zu sehen sei, dass der Fahrerlaubnisinhaber »ungeachtet einer im Einzelfall anzunehmenden oder jedenfalls nicht auszuschließenden drogenkonsumbedingten Fahruntüchtigkeit« nicht bereit sei, vom Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr abzusehen³⁴. Nur Fahrten mit einem Kraftfahrzeug unterhalb eines Werts von 1,0 ng/ml THC im Blut sah die Rechtsprechung daher überwiegend als fahrerlaubnisrechtlich irrelevant an³⁵.

b) Die Empfehlung der Grenzwertkommission aus dem Jahr 2015

Für Irritationen hat die »Empfehlung der Grenzwertkommission für die Konzentration von Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum zur Feststellung des Trennungsvermögens von Cannabiskonsum und Fahren«³⁶ gesorgt. Die Grenzwertkommission empfiehlt darin, bei gelegentlich Cannabis konsumierenden Personen eine Trennung von Konsum und Fahren im Sinne von Anlage 4 Nr. 9.2.2 zur FeV erst ab einer THC-Konzentration von 3,0 ng/ml oder mehr im Blutserum zu verneinen. Bei chronischem Konsum könne sich THC im Körper anreichern und über viele Tage hinweg langsam an das Blut abgegeben werden. Liege der letzte Konsum bei einer Konzentration in dieser Höhe sicher länger zurück, sei von regelmäßigem Konsum auszugehen. Eine Neubewertung des analytischen Grenzwerts von THC (1,0 ng/ml Blutserum) gemäß der Empfehlung zur Anlage des § 24a Abs. 2 StVG sei nicht veranlasst.

Die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung ist dem nicht gefolgt³⁷. Auch wenn allein die Zahl dieser einhelligen obergerichtlichen Entscheidungen noch kein Beleg

34 BVerwG, U.v. 23.10.2014 – 3 C 3.13 – NJW 2015, 2439 Rn. 29 ff., 41, dort auch zur früheren Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs, die für die Entziehung der Fahrerlaubnis ohne vorherige Einholung eines Fahreignungsgutachtens einen Mindestwert von 2 ng/ml THC und bei Werten zwischen 1 und 2 ng/ml THC »nur« Anlass zur Anforderung eines Gutachtens angenommen hatte.

35 Der VGH BW hat in einem Beschluss vom 2. Oktober 2014 (10 S 1586/14, Blutalkohol 51, 362) offen gelassen, ob die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung bei einem gelegentlichen Cannabis-Konsumenten bereits ohne Weiteres gerechtfertigt ist, wenn er mit einer THC-Konzentration unter 1,0 ng/ml THC ein Fahrzeug geführt hat. Sie könne jedenfalls dann angeordnet werden, wenn zusätzliche tatsächliche Anhaltspunkte für eine Drogenbeeinflussung vorlägen.

36 Blutalkohol 52, 322; vgl. hierzu auch Tönnies/Auwärter/Knoche/Skopp, Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Feststellung einer mangelhaften Trennung von Cannabiskonsum und Fahren anhand der Konzentration von Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum, Blutalkohol 53, 409 ff.

37 Vgl. BayVGh, B.v. 23.5.2016 – 11 CS 16.690 – NJW 2016, 2601 Rn. 15 ff.; B.v. 23.10.2017 – 11 CS 17.1294 – juris Rn. 16; OVG Bremen, B.v. 25.2.2016 – 1 B 9/16 – Blutalkohol 53, 275; OVG Berlin-Bbg., U.v. 16.6.2016 – OVG 1 B 37.14 – Blutalkohol

für deren Richtigkeit ist, sprechen doch gewichtige Gründe dafür, nach derzeitigem Erkenntnisstand auch im Fahrerlaubnisrecht am Grenzwert von 1,0 ng/ml THC im Blutserum festzuhalten, ab dem – unabhängig von den fahrerlaubnisrechtlichen Folgen – von einer für § 14 FeV i.V.m. Anlage 4 Nr. 9.2.2 relevanten Fahrt auszugehen ist.

c) Gefährdungsmaßstab und Grenzwert

Für die Frage, welcher THC-Pegel die Annahme fehlender Trennung im Sinne von Anlage 4 Nr. 9.2.2 rechtfertigt, ist zu unterscheiden zwischen dem hierfür maßgeblichen Gefährdungsmaßstab, der sich letztendlich aus der staatlichen Schutzpflicht für Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) ergibt, und dem Grenzwert als solchem³⁸.

aa) Der Gefährdungsmaßstab

Der Gefährdungsmaßstab betrifft die (Rechts-)Frage, wie wahrscheinlich die Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit durch die Einnahme von Cannabis sein muss, um verkehrssicherheitsrelevant zu sein.

Diese Frage hat das Bundesverfassungsgericht anlässlich einer Verfassungsbeschwerde, die ein Ordnungswidrigkeitenverfahren nach § 24a Abs. 2 StVG betraf, mit bindender Wirkung für alle Gerichte und Behörden³⁹ dahingehend beantwortet, dass nicht jeder Nachweis von THC im Blut eines Verkehrsteilnehmers für eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG ausreicht, sondern eine Konzentration festgestellt werden muss, die es als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war.⁴⁰

Das Bundesverwaltungsgericht hat diesen Gefährdungsmaßstab im Anschluss an die angefochtene Entscheidung der Vorinstanz für den Bereich des Fahrerlaubnisrechts dahingehend konkretisiert, dass eine ausreichende Trennung zwischen Konsum und Fahren nur dann vorliegt, wenn durch eine vorangegangene Einnahme von Cannabis eine Beeinträchtigung der verkehrsrelevanten Eigenschaften unter keinen Umständen eintreten kann, also auch die Möglichkeit einer cannabisbedingten Beeinträchtigung der Fahrsicherheit ausgeschlossen ist⁴¹.

53, 393; VGH BW, B.v. 22.7.2016 – 10 S 738/16 – Blutalkohol 53, 399; NdsOVG, B.v. 28.11.2016 – 12 ME 180/16 – juris Rn. 9 ff.; OVG NW, U.v. 15.3.2017 – 16 A 432/16 – Blutalkohol 54, 328; OVG Rh-Pf, B.v. 3.5.2017 – 10 B 10909/17 – Blutalkohol 54, 326; HessVGH, B.v. 17.8.2017 – 2 B 1213/17 – juris Rn. 11 ff.; OVG HH, B.v. 15.11.2017 – 4 Bs 180/17 – juris Rn. 24 f.; ebenso Koehl, DAR 2017, 66/68 f.; Zwerger, zfs 2017, 364/368 f.; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 2 StVG Rn. 59.

38 BVerwG, U.v. 23.10.2014 – 3 C 3.13 – NJW 2015, 2439 Rn. 31.

39 § 31 Abs. 1 BVerfGG.

40 BVerfG, B.v. 21.12.2004 – 1 BvR 2652/03 – BVerfGK 4, 323 Rn. 29.

41 BVerwG, U.v. 23.10.2014 – 3 C 3.13 – NJW 2015, 2439 Rn. 32.

bb) Der »Risikogrenzwert«

Daran knüpft die Frage an, ab welchem THC-Wert solche verkehrssicherheitsrelevanten Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden können.

Für die Antwort auf diese Frage, zu der die Fahrerlaubnis-Verordnung keine Regelungen enthält, sind die Gerichte und Behörden auf medizinisch-toxikologischen Sachverstand angewiesen. Das Bundesverwaltungsgericht hat diesen Wert als »Risikogrenzwert« bezeichnet und die auf der Einschätzung eines Sachverständigen beruhende tatsächliche Feststellung der Vorinstanz, die Grenze sei ab einem im Blutserum gemessenen THC-Wert von 1 ng/ml erreicht, revisionsrechtlich nicht beanstandet⁴². Auch wenn nach den Ausführungen des Sachverständigen im Allgemeinen zwar erst bei THC-Konzentrationen im Bereich zwischen 2 und 5 ng/ml mit deutlich feststellbaren Auffälligkeiten oder einem erhöhten Unfallrisiko zu rechnen sei, habe der Sachverständige nicht ausgeschlossen, dass im Einzelfall auch bei einer niedrigeren THC-Konzentration fahrsicherheitsrelevante Mängel vorliegen könnten, die kausal auf den vorangegangenen Cannabiskonsum zurückzuführen seien. Der damalige Vorsitzende der Grenzwertkommission habe 2006 ebenfalls die Auffassung vertreten, dass eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit oberhalb eines Werts von 1,0 ng/ml THC im Blutserum nicht mehr ausgeschlossen werden könne. Der Abzug eines »Sicherheitsabschlags« wegen etwaiger Messungenauigkeiten sei nicht erforderlich, wenn der Wert lege artis nach den Regeln der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie ermittelt worden sei.⁴³ Da der Cannabiskonsum den Gefährdungstatbestand schaffe, müssten verbleibende Unsicherheiten zu seinen Lasten gehen. Der für eine strafrechtliche oder ordnungswidrigkeitsrechtliche Ahndung geltende Grundsatz »in dubio pro reo« komme im Gefahrenabwehrrecht nicht zur Anwendung. Außerdem enthalte der Grenzwert von 1 ng/ml THC – wie dem Beschluss der Grenzwertkommission vom 22. Mai 2007⁴⁴ zu entnehmen sei – bereits einen Sicherheitszuschlag.

d) Neue Erkenntnisse über die Wirkungen des Cannabiskonsums?

Für die Einschätzung der Fahreignung ist – wie das Bundesverfassungsgericht in seinem Beschluss vom 20. Juni 2002⁴⁵ ausgeführt hat – der aktuelle Stand des Wissens über die Wirkungen des Konsums bestimmter Drogen maßgeblich.

Dass insoweit neue Erkenntnisse vorliegen, wonach die Möglichkeit einer cannabisbedingten Beeinträchtigung der Fahrsicherheit nicht bereits ab 1 ng/ml THC im Blutserum, sondern erst ab einer THC-Konzentration von 3,0 ng/ml oder mehr anzunehmen wäre, geht aus der »Empfehlung der Grenzwertkommission für die Konzentration von Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum zur Feststellung des

42 BVerwG, U.v. 23.10.2014 – 3 C 3.13 – NJW 2015, 2439 Rn. 37 ff.

43 BVerwG, U.v. 23.10.2014 – 3 C 3.13 – NJW 2015, 2439 Rn. 43 ff.

44 Blutalkohol 44, 311.

45 BVerfG, B.v. 20.6.2002 – 1 BvR 2062/96 – NJW 2002, 2378 Rn. 42.

Trennungsvermögens von Cannabiskonsum und Fahren⁴⁶ nicht hervor. Dies ergibt sich insbesondere nicht aus den in der Empfehlung zitierten Studien, denen zufolge sich Leistungseinbußen frühestens ab 2 ng/ml THC und ein erhöhtes Unfallrisiko erst ab 4 ng/ml THC nachweisen ließen. Bei der Festlegung des Grenzwerts ist nicht auf den sicheren Nachweis von Leistungseinbußen oder erhöhter Unfallrisiken abzustellen, sondern im Hinblick auf den zugrunde zu legenden Gefährdungsmaßstab auf den Ausschluss einer möglicherweise cannabisbedingten Beeinträchtigung der Fahrsicherheit, was einen unterhalb des sicheren Nachweises anzusetzenden Grenzwert bedeuten kann. Auch die von der Grenzwertkommission neuerdings befürwortete Unterscheidung des Grenzwerts für das Ordnungswidrigkeitenrecht (1,0 ng/ml THC) einerseits und für das Fahrerlaubnisrecht (3,0 ng/ml THC) andererseits findet in den einschlägigen Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts und des Bundesverwaltungsgerichts keine Stütze. Angesichts der staatlichen Schutzpflicht für Leben und Gesundheit im Straßenverkehr, der sowohl § 24a Abs. 2 und 3 StVG als auch die fahrerlaubnisrechtlichen Regelungen der Folgen des Cannabiskonsums gleichermaßen Rechnung tragen, sind für eine solche Unterscheidung verfassungsrechtliche Ansatzpunkte nicht ersichtlich.⁴⁷

Auch der auf die neue Empfehlung der Grenzwertkommission Bezug nehmenden Erläuterung zum Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Feststellung einer mangelhaften Trennung von Cannabiskonsum und Fahren anhand der Konzentration von Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum⁴⁸ lassen sich keine neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse für eine Anhebung des Grenzwerts auf 3,0 ng/ml entnehmen. Der Beitrag spricht sich dafür aus, die Fahreignung erst ab einer THC-Konzentration von 3,0 ng/ml wegen fehlender Trennungsbereitschaft oder regelmäßigen Konsums ohne weitere Aufklärung zu verneinen und zwischen 1,0 und 3,0 ng/ml THC eine medizinisch-psychologische Untersuchung anzuordnen. Mit der in den Ausführungen erwähnten schwierigen Abgrenzung zwischen regelmäßigem und gelegentlichem Cannabiskonsum hat die Festlegung des Grenzwerts jedoch nichts zu tun. Bei regelmäßigem Konsum ist die Fahreignung nach Anlage 4 Nr. 9.2.1 zur FeV grundsätzlich ausgeschlossen. Nur bei gelegentlichem Konsum ist fehlendes Trennungsvermögen nach Anlage 4 Nr. 9.2.2 als Zusatz Tatsache Voraussetzung für die Verneinung der Fahreignung und insofern der Grenzwert für diese Zusatz Tatsache relevant. Anknüpfend an die Begutachtungs-Leitlinien nimmt das Bundesverwaltungsgericht regelmäßigen Cannabiskonsum, der ohne das Hinzutreten weiterer Umstände ausreicht, um die Kraftfahreignung auszuschließen, »jedenfalls« bei täglicher oder nahezu täglicher Einnahme an⁴⁹. Gegenüber gelegentlichem Konsum sei das Gefährdungspotenzial dadurch erhöht, dass Abstinenzphasen bei täglicher oder

46 Blutalkohol 52, 322.

47 So auch OVG NW, U.v. 15.3.2017 – 16 A 432/16 – Blutalkohol 54, 328 = juris Rn. 72 ff., 111.

48 Tönnies/Auwärter/Knoche/Skopp, Blutalkohol 53, 409 ff.

49 BVerwG, U.v. 26.2.2009 – 3 C 1.08 – BVerwGE 133, 186 (Rn. 14 ff.).

nahezu täglicher Einnahme von Cannabis weit kürzer und seltener seien oder ganz entfallen könnten. Zudem sei die Einschätzung der Fahrtüchtigkeit auch für den Konsumenten selbst, dessen subjektives Intoxikationsempfinden bei einer hohen Konsumfrequenz wegen einer sich herausbildenden Toleranz nachlasse, mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Die Grenze zu einer nicht mehr hinnehmbaren Gefahr für die Verkehrssicherheit sei überschritten, wenn die Häufigkeit des Konsums ein Maß erreiche, bei dem angesichts der Unsicherheiten bei der Bestimmung des Drogeneinflusses und seiner Dauer trotz etwa noch verbleibender Phasen einer Fahrtüchtigkeit eine Teilnahme am Straßenverkehr unter Drogeneinfluss nicht sicher ausgeschlossen werden könne.

Zwar mag die Abgrenzung zwischen täglichem oder nahezu täglichem und damit regelmäßigem Cannabiskonsum und »nur« gelegentlichem Konsum im Einzelfall schwierig sein. Wenn die Grenzwertkommission in ihrer Empfehlung in diesem Zusammenhang jedoch darauf hinweist, bei chronischem Konsum könne sich THC im Körper anreichern und über viele Tage hinweg langsam an das Blut abgegeben werden und somit auch noch einige Tage nach dem letzten Konsum feststellbar sein⁵⁰, handelt es sich dabei um keine in Anlage 4 Nr. 9.2 zur FeV vorgesehene, fahrerlaubnisrechtlich relevante Kategorie. Bei der Festlegung des Grenzwerts geht es primär nicht um die Ermittlung des zeitlichen Abstands zum Konsumende oder der erforderlichen Wartezeit, sondern um den Ausschluss der Möglichkeit einer cannabisbedingten Beeinträchtigung der Fahrsicherheit⁵¹. Auch die bereits erörterte⁵² Frage, ob schon ein einziger Verstoß gegen das Trennungsgebot, also eine Fahrt bei einem festgestellten Wert von 1,0 ng/ml THC oder mehr, ohne weitere Aufklärung die Annahme der Fahreignetheit rechtfertigt oder ob zunächst ein medizinisch-psychologisches Gutachten einzuholen ist, hat mit der Frage, ab welchem THC-Wert verkehrssicherheitsrelevante Beeinträchtigungen möglich sind, nichts zu tun.

Solange die bisherige Annahme, wonach Beeinträchtigungen der Fahrsicherheit bereits ab 1,0 ng/ml THC im Blutserum nicht mehr ausgeschlossen werden können, nicht durch neue wissenschaftliche Erkenntnisse ernsthaft erschüttert wird⁵³, besteht

50 Blutalkohol 52, 322; ähnlich auch Tönnies/Auwärter/Knoche/Skopp, a.a.O. S. 411.

51 In der Praxis kommt es häufig vor, dass die Betroffenen einen einmaligen, fahrerlaubnisrechtlich irrelevanten Probierkonsum behaupten. Allerdings können die Fahrerlaubnisbehörden davon ausgehen, dass diese Behauptung nicht plausibel ist, wenn der zeitliche Abstand zwischen dem vom Betroffenen angegebenen letzten Cannabiskonsum und der Fahrt so groß ist, dass der festgestellte THC-Wert entweder für einen weiteren Konsum vor der Fahrt oder – sollte die zeitliche Angabe des Betroffenen zum letzten Konsum zutreffen – für einen möglicherweise sogar regelmäßigen Konsum spricht (vgl. BayVGH, B.v. 27.2.2017 – 11 CS 16.2316 – VD 2017, 131 Rn. 16-22).

52 S.o.

53 Auch Tönnies/Auwärter/Knoche/Skopp (a.a.O. S. 411) räumen ein, dass solche Beeinträchtigungen »aus wissenschaftlicher Sicht« ab 1,0 ng/ml THC nicht ausgeschlossen werden können. Andernfalls müsste auch der Grenzwert für ordnungswidriges Verhalten nach § 24a Abs. 2 StVG überdacht werden.

keine Veranlassung, bei gelegentlich Cannabis konsumierenden Personen erst ab einem festgestellten Wert von 3,0 ng/ml THC im Blutserum einen Verstoß gegen das Trennungsgebot anzunehmen.

3. Cannabis auf Rezept und Fahreignung?

a) Ärztlich verordneter Cannabiskonsum

Wegen seiner schmerzstillenden und krampflösenden Wirkung wird Cannabis seit Langem in vielen Kulturen als Heilmittel verwendet. Bisher bestand allerdings für die Verwaltungsgerichtsbarkeit wenig Anlass oder Gelegenheit, sich mit der Frage zu befassen, wie der therapeutische Cannabiskonsum fahrerlaubnisrechtlich einzuordnen ist. Daran wird sich möglicherweise mit der Zulassung von Cannabisarzneimitteln als Therapiealternative in begründeten Einzelfällen durch das Gesetz zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher und anderer Vorschriften vom 6. März 2017⁵⁴ etwas ändern. Nunmehr erlaubt § 19 Abs. 2a des Betäubungsmittelgesetzes (BtMG) Anbau und Vertrieb von Cannabis zu medizinischen Zwecken unter der Kontrolle des Bundesinstituts für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM). Nach § 31 Abs. 6 des Fünften Buches Sozialgesetzbuch – Gesetzliche Krankenversicherung (SGB V) haben Versicherte mit einer schwerwiegenden Erkrankung unter bestimmten Voraussetzungen Anspruch auf Versorgung mit Cannabis in Form von getrockneten Blüten oder Extrakten in standardisierter Qualität und auf Versorgung mit Arzneimitteln mit den Wirkstoffen Dronabinol oder Nabilon⁵⁵. Die früher erforderliche Ausnahmeerlaubnis nach § 3 Abs. 2 BtMG für den Erwerb von Cannabis im Rahmen einer medizinisch betreuten und begleiteten Selbsttherapie ist entfallen⁵⁶.

Eingesetzt werden Cannabisarzneimittel unter anderem in der Schmerztherapie, bei ADHS, bei Spasmen, Lähmungen und Krämpfen (multiple Sklerose), bei Depressionen, zur Reduzierung von Nebenwirkungen der Chemo- und Strahlentherapie

54 BGBl I S. 403.

55 Nach § 13 Abs. 3a Satz 6 SGB V wird die erforderliche Genehmigung der vom Versicherten beantragten Leistung durch die Krankenkasse nach Ablauf bestimmter Fristen fingiert. Der Leistungsberechtigte kann sich die Leistung dann selbst beschaffen und von der Krankenkasse Erstattung der hierdurch entstandenen Kosten verlangen (§ 13 Abs. 3a Satz 7 SGB V). Zur Frage, ob die Genehmigungsfiktion für medizinisches Cannabis bei hinreichend bestimmtem Leistungsantrag auch ohne ärztliche Verordnung eintreten kann, vgl. SG Koblenz, B.v. 5.10.2017 – S 11 KR 558/17 ER – juris und SG Trier – B.v. 4.9.2017 – S 3 KR 143/17 ER – juris.

56 Am 10.3.2017 waren 1.061 Patienten im Besitz einer Ausnahmeerlaubnis nach § 3 Abs. 2 BtMG (Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zum Thema Cannabismedizin und Straßenverkehr, BT-Drs. 18/11701, abgedruckt in Blutalkohol 54, 239 ff.). Wie das Deutsche Ärzteblatt meldet, sind die abgerechneten Verordnungen cannabishaltiger Fertig- und Rezepturarzneimittel für gesetzlich Krankenversicherte allein zwischen März und Mai 2017 um 80 Prozent gestiegen (<https://www.aerzteblatt.de/nachrichten/77213/Cannabis-Verordnungen-schiessen-in-die-Hoeh>).

bei Krebserkrankungen und in der Palliativmedizin. Patienten erhalten die entsprechenden Arzneimittel, die in der Regel oral (Mundspray) oder durch Inhalation mittels elektrischer Verdampfer einzunehmen sind, nach Vorlage eines Betäubungsmittelrezepts in der Apotheke⁵⁷. Für die Verordnung ist keine besondere Zusatzqualifikation des Arztes erforderlich. Allerdings dürfen nur Fertigarzneimittel oder Cannabisprodukte aus staatlich kontrolliertem Anbau verordnet und eingenommen werden. Bis zur Lieferfähigkeit aus deutschem Anbau wird der Bedarf über Importe gedeckt. Der Eigenanbau von Cannabis bleibt weiterhin grundsätzlich verboten.

b) Die fahrerlaubnisrechtlichen Folgen

Wer unter der Wirkung von Cannabis im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, begeht keine Ordnungswidrigkeit, wenn der Wirkstoff Tetrahydrocannabinol aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt (§ 24a Abs. 2 Satz 3 StVG). Dieses Arzneimittelprivileg gilt allerdings nur im Ordnungswidrigkeitenrecht⁵⁸ und schützt bei cannabisbedingten Fahrfehlern oder entsprechenden Ausfallerscheinungen auch dann nicht vor strafrechtlicher Ahndung wegen Trunkenheit im Verkehr (§ 316 Abs. 1, Abs. 2 StGB) oder Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a, Abs. 2, Abs. 3 StGB), wenn die Einnahme ärztlich verordnet ist. Da diese Straftatbestände keinen Mindestgehalt von THC im Blutserum voraussetzen, laufen Patienten, die Cannabis aufgrund ärztlicher Verordnung einnehmen und unter dessen Wirkung ein Fahrzeug führen, stets Gefahr, in die Strafbarkeit »hineinzurutschen«. Diese Gefahr dürfte insbesondere in der Einstellungs- und Eingewöhnungsphase bestehen. Das Arzneimittelprivileg des § 24a Abs. 2 Satz 3 StVG hat auch keineswegs zur Folge, dass die ärztlich verordnete Einnahme von Cannabisarzneimitteln fahrerlaubnisrechtlich irrelevant wäre, solange es nicht zu Fahrfehlern oder Ausfallerscheinungen kommt. Eine derartige Privilegierung von Patienten, die Cannabisarzneimittel einnehmen, gegenüber sonstigen Cannabiskonsumenten würde der staatlichen Pflicht zum Schutz von Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer nicht gerecht.

Grundsätzlich müssen Bewerber um eine Fahrerlaubnis ebenso wie deren Inhaber die hierfür notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllen. Insbesondere darf die Eignung oder bedingte Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht durch eine Erkrankung oder einen Mangel nach Anlage 4 oder 5 ausgeschlossen sein⁵⁹. Bei missbräuchlicher Einnahme (regelmäßig übermäßiger Gebrauch) psychoaktiv wirkender Arzneimittel und anderer psychoaktiv wirkender Stoffe ist die

57 Das Rauchen als »Joint« oder das Einbacken von Cannabis in Kekse wird für medizinische Zwecke als »völlig ungeeignet« (vgl. <https://www.aerzteblatt.de/archiv/187688/Medizinisches-Cannabis-Der-Arzt-entscheidet-ueber-Indikation>) und demzufolge in der Rechtsprechung nicht als Konsumform aus medizinischen Gründen angesehen (BayVGh, B.v. 23.10.2017 – 11 CS 17.1294 – juris Rn. 15).

58 NdsOVG, B.v. 19.7.2000 – 12 M 2617/00 – juris Rn. 23-25.

59 § 11 Abs. 1 Sätze 1 und 2, § 46 Abs. 1 FeV.

Fahreignung zu verneinen⁶⁰. Gleiches gilt bei Dauerbehandlung mit Arzneimitteln, wenn die Leistungsfähigkeit zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr das erforderliche Maß erreicht⁶¹. Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken begründen, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeugs ungeeignet oder bedingt geeignet ist, also etwa bei einer Dauerbehandlung mit psychoaktiv wirkenden Arzneimitteln und Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit oder missbräuchlicher Einnahme solcher Arzneimittel, finden die §§ 11 bis 14 entsprechend Anwendung⁶².

Die Aufklärungsmöglichkeiten der Fahrerlaubnisbehörden im Fall der Einnahme von Cannabisarzneimitteln⁶³ sind allerdings in § 14 FeV trotz der insoweit irreführenden Überschrift⁶⁴ nur fragmentarisch geregelt. Klar dürfte sein, dass der ärztlich verordnete Cannabiskonsum aus medizinischen Gründen fahrerlaubnisrechtlich anders zu behandeln ist als andere Konsumformen⁶⁵. Die Regelungen des § 14 Abs. 1 Satz 3, Abs. 2 FeV und in Anlage 4 Nr. 9.2 sind daher bei ärztlich verordneter Einnahme von Cannabisarzneimitteln nicht einschlägig. § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 FeV ermächtigt zur Anordnung der Beibringung eines ärztlichen Gutachtens, wenn Tatsachen die Annahme begründen, dass eine missbräuchliche Einnahme vorliegt. Steht eine missbräuchliche Einnahme in Form eines regelmäßig übermäßigen Gebrauchs fest, kann die Fahrerlaubnisbehörde nach § 11 Abs. 7 FeV i.V.m. Anlage 4 Nr. 9.4 ohne Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens von der Nichteignung des Betroffenen ausgehen und die Erteilung einer Fahrerlaubnis ablehnen bzw. einem Inhaber die Fahrerlaubnis entziehen.

Für die Überprüfung der Fahreignung bei bestimmungsgemäßem Gebrauch von Cannabis als Arzneimittel enthält § 14 FeV keine Regelungen. Hier greift § 11 Abs. 2 FeV i.V.m. Anlage 4 Nr. 9.6.2, wonach die Fahrerlaubnisbehörde bei Bekanntwerden von Tatsachen, die Bedenken gegen die körperliche oder geistige Eignung des Fahrerlaubnisbewerbers begründen, die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens anordnen kann. Da die Einnahme von Cannabisarzneimitteln nur bei schwerwiegenden Erkrankungen in Betracht kommt, kann in diesem Zusammenhang auch geklärt werden, welche Erkrankung vorliegt und ob die Erkrankung als

60 Anlage 4 Nr. 9.4 zur FeV.

61 Anlage 4 Nr. 9.6.2 zur FeV; vgl. dazu auch Nr. 3.14.2 der Begutachtungsleitlinien.

62 § 46 Abs. 3 FeV.

63 Vgl. hierzu auch ›Fahreignungsbegutachtung bei Cannabismedikation‹ – Handlungsempfehlung der Ständigen Arbeitsgruppe Beurteilungskriterien der DGVP und DGVM – StAB – Blutalkohol 55, 24.

64 »Klärung von Eignungszweifeln im Hinblick auf Betäubungsmittel und Arzneimittel«.

65 Etwas anderes gilt jedoch, wenn sich der Patient das Cannabis zu einem beträchtlichen Teil illegal beschafft, weil dann insoweit keine bestimmungsgemäße Einnahme eines Arzneimittels vorliegt (vgl. VGH BW, B.v. 31.1.2017 – 10 S 1503/16 – VRS 131, 207). Gleiches gilt, wenn der Betreffende sich auf den Konsum zur Schmerztherapie beruft, das eingenommene Medikament jedoch nicht ärztlich verordnet ist (BayVGH, B.v. 23.10.2017 – 11 CS 17.1294 – juris Rn. 15).

solche die Fahreignung beeinträchtigt. Wenn nach Würdigung dieses ärztlichen Gutachtens zusätzlich ein medizinisch-psychologisches Gutachten erforderlich ist, kann die Behörde anschließend dessen Beibringung anordnen (§ 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 FeV). Auch wenn die ärztlich verordnete Einnahme von Cannabisarzneimitteln über einen längeren Zeitraum primär der Linderung von Krankheitssymptomen dient und vielfach davon ausgegangen wird, dass verantwortungsbewusste Patienten häufig über eine hohe Compliance verfügen⁶⁶, dürften die (Neben-)Wirkungen des Medikaments der ansonsten zum Ausschluss der Fahreignung führenden regelmäßigen Einnahme von Cannabis ähneln⁶⁷. Daher besteht bei Dauermedikation häufig Anlass für eine zusätzliche verkehrspsychologische Untersuchung, um den verantwortungsvollen Umgang des Patienten mit dem Medikament im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr abzuklären⁶⁸. Nimmt der Betreffende neben ärztlich verordneten Cannabisarzneimitteln auch Cannabis außerhalb einer medizinisch-indizierten Medikation ein, richtet sich die Beurteilung seiner Fahreignung insoweit nach den allgemeinen Regeln in § 14 FeV und Anlage 4 Nr. 9.2 bzw. 9.4⁶⁹.

66 Antwort der Bundesregierung auf Frage 13 der Kleinen Anfrage zum Thema Cannabismedizin und Straßenverkehr, BT-Drs. 18/11701, abgedruckt in *Blutalkohol* 54, 239/243; Koehl, *DAR* 2017, 313/314.

67 Vgl. VG München, B.v. 22.6.2017 – M 7 S 16.5690 – juris Rn. 21 und BayVGH, B.v. 5.1.2018 – 21 CS 17.1521 – juris Rn. 8 f. für den Widerruf einer Waffenbesitzkarte und die Einziehung eines Jagdscheins.

68 Ebenso Koehl, *DAR* 2017, 313/315 (dort auch zu den Fragestellungen für die Begutachtungsanordnung).

69 Nach KG Berlin, B.v. 30.7.2015 – 3 Ws (B) 368/15 – VRS 129, 220 Rn. 9 und Koehl (a.a.O. S. 315) lässt sich die Einnahme von Medikamenten vom Konsum illegaler Drogen bei gleichem Wirkstoff im Blut mit sachverständiger Hilfe unterscheiden.

Professor Dr. Thomas Daldrup
Forensischer Toxikologe, Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum
Düsseldorf

Zusammenfassung

Gelegentlicher Cannabiskonsum liegt auch dann vor, wenn Cannabis in etwas geringerer Frequenz als täglich oder nahezu täglich konsumiert wird. Es spielt hierbei keine Rolle, welche Mengen pro Tag geraucht werden. In der Gruppe der gelegentlichen Cannabiskonsumanten befinden sich daher auch zahlreiche Personen, deren Konsumverhalten als problematisch einzuordnen ist. Die Grenzwertkommission legt keine Wirkstoff-Konzentrationswerte für Personen fest, die ein berauschendes Mittel derart häufig und in einem Ausmaß konsumieren, dass sich eine ausgeprägte Toleranz entwickelt. Patienten/Patientinnen, die Medizinalcannabis verordnet bekommen, müssen mit Nachdruck auf die mögliche Gefahr der Beeinträchtigung ihrer Fahrsicherheit nach der Verwendung der getrockneten Blüten hingewiesen werden.

Es ist anzustreben, dass die getrockneten Blüten für medizinische Zwecke von den Apotheken ausschließlich in zubereiteter Form (homogenisiert als Einzeldosis für den Direktverbrauch bevorzugt mit dem Vaporisator) abgegeben werden.

Entzug der Fahrerlaubnis bei gelegentlichem Cannabiskonsum

Gelegentlicher Cannabiskonsum wird dann unterstellt, wenn mehr als einmal und weniger als nahezu täglich ein Cannabisprodukt konsumiert wird. Dass jemand nach seinem allerersten Cannabiskonsum am Straßenverkehr teilnimmt und dies auch noch durch die Polizei entdeckt wird und zu einer Blutentnahme führt, dürfte ein sehr seltenes, aber nicht gänzlich auszuschließendes Ereignis darstellen. Demgegenüber wird es sehr häufig dazu kommen, dass jemand, der nahezu täglich Cannabis konsumiert, unter der Wirkung von Cannabis steht, wenn er sich im Straßenverkehr mit einem Fahrzeug bewegt. Nach eigenen Untersuchungen und Daten aus der Literatur zum Konsumverhalten kann angenommen werden, dass rund 6 % der Cannabiskonsumanten den Drogenwirkstoff Tetrahydrocannabinol täglich oder nahezu täglich aufnehmen. Die Gruppe der gelegentlichen Cannabis-Konsumenten weist hiernach einen Anteil von deutlich über 90 % aller derjenigen Cannabiskonsumanten auf, die im Straßenverkehr als Fahrzeugführer anzutreffen sind. In dieser Gruppe finden wir daher neben Personen, die ganz selten Cannabis konsumiert haben und die aus toxikologischer Sicht einem einmaligen Konsumenten gleichzustellen wären,

auch solche Personen mit einer offenkundigen Suchtproblematik, die mehrmals pro Woche Tetrahydrocannabinol hochdosiert aufnehmen. Es handelt sich daher bei der Gruppe der gelegentlichen Cannabiskonsumanten um ein recht heterogenes Kollektiv, das pharmakologisch und toxikologisch nicht einheitlich bewertet werden sollte. Diese Heterogenität ist eine von mehreren Ursachen, weshalb wissenschaftlich fundierte Antworten auf die Frage der Beeinträchtigung der Fahrsicherheit nach gelegentlichem Cannabiskonsum so schwierig zu finden sind. Für alle Personen dieses Kollektives gilt, dass sie Erfahrung im Umgang mit Cannabis haben und dass allen bekannt sein sollte, welche Effekte die Cannabiswirkstoffe auf sie persönlich ausüben oder ausüben können. Dies unterscheidet sie grundlegend von denjenigen Personen, die nie oder allenfalls einmal in ihrem Leben Cannabis probiert haben.

Interessant ist, dass sich diese beiden Personengruppen auch bei ihrem Verhalten im Straßenverkehr unterscheiden lassen. Dies zeichnet sich zumindest nach einer Studie aus Ottawa aus dem Jahr 2006¹ ab; laut dieser Studie weisen Cannabiskonsumanten im Vergleich zu Nicht-Konsumenten eine signifikant höhere Bereitschaft auf, im Straßenverkehr Risiken einzugehen, vor einer Ampel bei Phasenwechsel zu beschleunigen, bei Müdigkeit oder Schläfrigkeit trotzdem zu fahren oder die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit zu missachten. Es ist nicht ganz klar, was die eigentliche Ursache für dieses unterschiedliche Verkehrsverhalten der beiden Kollektive ist. Es scheint so, dass Personen, die die strafrechtlichen und anderen Folgen im Zusammenhang mit dem illegalen Erwerb, Besitz und Konsum von Cannabis nicht scheuen, auch häufiger als Nicht-Cannabiskonsumanten bereit sind, Risiken im Straßenverkehr einzugehen. Hieraus ergibt sich eine wichtige Erkenntnis für die Bewertung epidemiologischer Studien zur Fahrunsicherheit nach Cannabiskonsum; wird bei diesen Studien nicht ausreichend darauf geachtet, dass die Kontrollgruppe sich grundsätzlich in ihrer Risikobereitschaft nicht von der Fall-Gruppe unterscheidet, so wird es unter Umständen nicht möglich sein, Zusammenhänge zwischen einzelnen Fahrverhaltensauffälligkeit und dem jeweiligen Grad der THC-Beeinflussung zu belegen. Am besten ist es daher, wenn auch die Kontrollgruppe ausschließlich aus Cannabis-Konsumenten besteht.

Im Rahmen einer Dissertation² werden zur Zeit mehr 5000 Datensätze von Verkehrsteilnehmern, die ausschließlich Cannabis konsumiert hatten, ausgewertet. Die Fahrer der Kontrollgruppe zeigten trotz zum Teil sehr hoher THC-Konzentrationen von über 25 ng/mL weder während der Fahrt noch während der Kontrollmaßnahmen Ausfallerscheinungen; die Blutentnahme erfolgte bei diesen Verkehrsteilnehmern ausschließlich wegen des Verdachtes eines Verstoßes gemäß § 24a Absatz 2 StVG. Die Fallgruppe enthält demgegenüber alle die Verkehrsteilnehmer, die ihr Fahrzeug laut Protokoll der Polizei unsicher oder auffällig geführt haben. Ich möchte hier nur die Ergebnisse für die Fallgruppe zeigen, die aus Fahrern besteht, die ihr Fahrzeug in Schlangenlinien geführt hatten. Es wurde die Verteilung der THC-Konzentrationen

1 H. Simpson et al. Drugs and Driving. Traffic Injury Research Foundation 2006.

2 L. Oestreich: Dissertation Düsseldorf in Vorbereitung.

der Fallgruppe und der Kontrollgruppe gegenübergestellt und für die einzelnen THC-Niveaus das Quotenverhältnis oder Odds Ratio ermittelt. Es zeigte sich, dass mit steigender THC-Konzentration der Anteil der Fahrer, die ihr Fahrzeug in Schlangenlinien führen, sehr deutlich zunimmt (Abb. 1). Bei sorgfältiger Auswahl von Fall- und Kontrollgruppen ist es daher ohne Weiteres möglich zu zeigen, dass es einen positiven Zusammenhang zwischen der Häufung von Fahrunsicherheiten oder Fahrauffälligkeiten und der Höhe der THC-Konzentration im Blut des Fahrers oder der Fahrerin gibt. Den Ergebnissen solcher Untersuchungen kann weiterhin entnommen werden, dass es auch bereits bei niedriger THC-Konzentration zu Einschränkungen der Fahrtüchtigkeit kommen kann. Hieran hat es bisher auch keine Zweifel gegeben. Ich komme somit zu dem zweiten Teil meines Vortrages.

Neue verwaltungsrechtliche Grenzwerte?

In seinem Beschluss vom 21.12.2004 (1 BvR 2652/03) führt das Bundesverfassungsgericht aus, dass § 24a Abs. 2 Satz 1 und 2 StVG dann verfassungsgemäß ist, *»wenn die Regelung dahin ausgelegt wird, dass eine Wirkung in ihrem Sinne nur vorliegt, wenn eine THC-Konzentration im Blut festgestellt wird, die es als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war.«* Dies ist die bekannte Kernaussage des Beschlusses. Weniger häufig werden die Ausführungen des Bundesverfassungsgerichtes zitiert, dass der Gesetzgeber ausdrücklich davon ausgegangen sei, dass die in der Anlage genannten Substanzen im Blut nur wenige Stunden nachgewiesen werden können; der Nachweis – mit den Methoden von 1998 – gestatte daher eine Aussage über den erforderlichen engen zeitlichen Zusammenhang zwischen Einnahme des berauschenden Mittels und Blutentnahme.

Dieser angenommene enge zeitliche Zusammenhang zwischen Konsum und Fahrt im Falle eines Nachweises von THC im Blut mit den Methoden von 1998 ist jedoch nur zu bejahen, wenn es nur zu einem Konsum-Ereignis kam oder – bei gelegentlichem Konsum – wenn zwischen den einzelnen Konsum-Ereignissen eine ausreichend lange Abstinenzphase liegt, sodass der Wirkstoff immer wieder vollständig aus dem Körper eliminiert werden kann. Die Grenzwertkommission hat der Logik dieser Ausführungen folgend den Schluss gezogen, dass der Maßstab für Grenzwerte nicht der Verkehrsteilnehmer sei, der Cannabis mehrmals die Woche hochdosiert konsumiert. Auch für die Festlegung der Grenzwerte für die BAK waren nicht diejenigen Alkoholtrinker Maßstab, die aufgrund ihres Konsumverhaltens eine hohe Toleranz gegenüber der Wirkung des berauschenden Mittels entwickelt hatten, sondern die durchschnittlichen Gelegenheitstrinker. Wissenschaftliche Versuche, mit dem Ziel, Zusammenhänge zwischen Wirkstoffkonzentration im Blut und Wirkung herauszufinden, werden aus nachvollziehbaren ethischen Gründen nicht mit Personen durchgeführt, die suchtgefährdet sind oder bereits an einer Suchtkrankheit leiden. Die wissenschaftliche Basis für die Begründung von Grenzwerten wird durch Versuche mit Personen erlangt, bei denen allenfalls ein mäßiger Rauschmittelkonsum vorliegt. Somit war für die Grenzwertkommission Maßstab für die Festlegung des

1 ng/mL-Wertes für THC nicht ein Cannabiskonsumter, der aufgrund seines Konsumverhaltens eine hohe Toleranz entwickelt hat und THC in einer Größenordnung in seinem Körper angesammelt hat, dass er viele Tage abstinent hätte bleiben müssen, um THC-nüchtern zu werden. Maßstab war und ist der Verkehrsteilnehmer, der in der Lage ist, Cannabis so kontrolliert zu konsumieren, dass das THC zwischen den einzelnen Konsumereignissen vom Körper eliminiert werden kann. Nur bei einem derartigen Konsumverhalten gestattet der Nachweis von THC eine klare Aussage über einen engen zeitlichen Zusammenhang zwischen Einnahme des berauschenden Mittels und der Blutentnahme. Bei der Gruppe, die im Verwaltungsrecht als gelegentliche Cannabiskonsumter bezeichnet werden, befinden sich jedoch auch alle diejenigen, die sehr viel und sehr häufig Cannabis konsumieren; es reicht, dass der Konsum weniger häufig als täglich oder nahezu täglich stattfindet, um zu den gelegentlichen Konsumentern gezählt zu werden. Es spielt dabei keine Rolle, welche Mengen pro Tag geraucht werden. In der Gruppe der gelegentlichen Konsumentern finden sich eindeutig auch Konsumentern, die von der Grenzwertkommission bei der Festlegung des 1 ng/mL-Wertes bewusst ausgeklammert wurden. Von der Kommission unbeantwortet blieb daher auch die Frage, ob bei einem Cannabis-Konsumverhalten, das verwaltungsrechtlich gerade noch unterhalb des regelmäßigen Konsum angesiedelt wird, tatsächlich bei 1 ng THC pro mL Serum eine cannabisbedingte Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit als möglich anzunehmen ist.

Ein wichtiger Punkt, der bei der Festlegung des Grenzwertes ebenfalls zu berücksichtigen war, spricht durchaus gegen die Übernahme des THC-Grenzwertes von 1 ng/mL für alle von der Definition »gelegentlicher Konsum« erfassten Konsummuster. Da bei THC eine Rückrechnung, so wie wir dies von der Alkoholbegutachtung her kennen, nicht möglich ist und auch die Dauer der Resorptionsphase bei der üblichen Form der THC-Aufnahme durch Inhalation vernachlässigbar ist, durfte das Zeitintervall zwischen Fahrt und Blutentnahme bei der Festlegung des Grenzwertes nach Auswertung realer Fälle nicht unbeachtet bleiben. Aufgrund der besonderen Kinetik von THC kommt es insbesondere dann zu einem deutlichen und schnellen Abfall von dessen Konzentration im Blut, wenn die Depots in den tieferen Kompartimenten des Körpers nahezu leer sind. Somit blieb bei der Festlegung der Grenzwerte nicht unberücksichtigt, dass zum Zeitpunkt der Fahrt, die meist 1 bis 2 Stunden vor der Blutentnahme stattfindet, höhere Konzentrationen im Blut vorlagen. Dies ist bei allen Studien zu berücksichtigen, bei denen die Ergebnisse der durch die Polizei veranlassten Blutuntersuchungen ausgewertet werden. Zu diesem Typ Studie zählt auch die vom Bundesverwaltungsgericht³ herangezogene Untersuchung von Drasch *et al.*⁴ aus dem Jahr 2006. Die aus dieser Art Studien gewonnenen Erkenntnisse sowie die Ergebnisse der Studien über die Kinetik von THC führten zu der Aussage der Grenzwertkommission, dass es bereits ab einer für den **Zeitpunkt der Blutentnahme** festgestellten THC-Konzentration von 1,0 ng/mL im Blutserum möglich ist, dass zum

3 BVerwG 3 C 3.13, Urteil vom 23.10.2014.

4 BA 43:441-450 (2006).

Zeitpunkt der Fahrt bei dem Betroffenen eine cannabisbedingte Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit vorlag.

Die Wirkung eines Stoffes insbesondere auf das zentrale Nervensystem scheint umso ausgeprägter zu sein, je schneller sich dessen Konzentration z. B. an den entsprechenden Rezeptoren ändert. Nach Alkoholkonsum wird eine Anflutungssymptomatik dann erwartet, wenn die Blutalkoholkonzentration innerhalb eines begrenzten Zeitfensters stark ansteigt. Bei Arzneimitteln wissen wir, dass die Wirkung und die Nebenwirkungen während der Einstellphase besonders stark und schwankend sein können; in dieser Phase ist eine Fahreignung in der Regel zu verneinen. Anders verhält es sich, wenn der Wirkstoff über einen längeren Zeitraum regelmäßig aufgenommen wurde, sodass ein sogenannter *Steady State*, d. h. ein Zustand im Fließgleichgewicht erreicht wurde. In diesem Zustand schwanken die Wirkstoffkonzentrationen im Blut nur noch leicht um einen Durchschnittswert. Häufig sind in dieser Einstellphase die negativen Wirkungen auf die Fahrsicherheit nicht mehr feststellbar, sodass die Fahreignung zu bejahen ist. Bei einem Fahrzeugführer, der *per definitionem* gelegentlich, tatsächlich aber sehr häufig und intensiv Cannabis bis einige Zeit vor Fahrtantritt konsumiert hatte, kann bei einer festgestellten THC-Konzentration im Bereich von 1 ng/mL durchaus nicht ausgeschlossen werden, dass das THC sich in seinem Körper in einem Fließgleichgewicht befand und sich die THC-Konzentrationen im Blut und an den Rezeptoren über Stunden praktisch nicht verändert haben. Die Unterstellung, dass ein solcher Fahrzeugführer zum Zeitpunkt der Fahrt eine höhere THC-Konzentration aufwies, als die, die später in seinem Blut bestimmt wurde, wäre falsch. Der unter Berücksichtigung der Ausführungen des Bundesverfassungsgerichtes erarbeitete THC-Grenzwert von 1 ng/mL ist – wie dargelegt – aus mehreren Gründen nicht 1:1 übertragbar auf Personen, bei denen ein problematischer, aber *per definitionem* immer noch gelegentlicher Cannabiskonsum vorliegt.

III Cannabis auf Rezept und Fahreignung

Seit dem Inkrafttreten des »Gesetzes zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher und anderer Vorschriften« am 10.03.2017 sind Cannabiskraut und Cannabisblüten Betäubungsmittel sowohl gemäß der Anlage I als auch der Anlage III des BtmG. Cannabisharz, d. h. Haschisch, wird hingegen weiterhin ausschließlich in der Anlage I geführt.

Die durch die Gesetzesänderung geschaffenen Fakten führen zwangsläufig zu Konflikten. Dies gilt auch für die Frage, ob es sein kann, dass derjenige, der regelmäßig Cannabisblüten raucht, nur deshalb als fahrgeeignet gilt, weil die Krankenkasse die Kosten für das Betäubungsmittel übernimmt? Diese Konfliktsituation hätte es nicht gegeben, wenn im BtmG-Änderungsgesetz die Verordnung und Abgabe der getrockneten Cannabisblüten besser geregelt worden wäre; insbesondere vermisst man in dem Änderungsgesetz jegliche Verkehrssicherheitsaspekte. Der ehemalige Richter am

Bundesgerichtshof Rüdiger Maatz⁵ spricht daher zurecht davon, dass die gegenwärtige, durch das Gesetz geschaffene Rechtslage ein »jus imperfectum« deshalb sei, »weil die nun eröffnete Verschreibung von medizinischem Cannabis eine nachvollziehbare Abwägung des Gesetzgebers zwischen Belangen der Verkehrssicherheit einerseits und der Therapieinteressen bestimmter Patientengruppen nicht erkennen lässt.«

Ich möchte nachfolgend auf ein Paar Besonderheiten im Zusammenhang mit der neuen Rechtslage eingehen, die für die Beurteilung der Fahreignung von Bedeutung sind.

Die Verschreibungshöchstmenge für getrocknete Cannabisblüten von 100 g⁶ ist aus folgenden Gründen kritisch zu hinterfragen:

1. Getrocknete Blüten der weiblichen Cannabispflanze stellen das wesentliche Produkt dar, welches auf dem Drogenmarkt als Marihuana angeboten wird. Weder äußerlich noch analytisch lässt sich Medizinisches Cannabis von den »auf der Straße« erhältlichen Produkten zweifelsfrei unterscheiden. Auch die Untersuchung von Blut oder Urin führt zu keiner Klärung. Hier hätte man Cannabisblüten nur in einer bestimmten Zubereitungsform, die z. B. von einem Apotheker hergestellt wird, für medizinische Zwecke zulassen dürfen.
2. Unverständlich ist auch, dass bei den Cannabisextrakten die verschreibungsfähige Höchstmenge für 30 Tagen bezogen auf den THC-Gehalt auf 1000 mg und bei Dronabinol sogar auf nur 500 mg festgelegt wurde, entsprechendes aber bei den getrockneten Blüten nicht vorgenommen wurde. Dies führt zu der Situation, dass einem Patient, der für 30 Tage 100 g getrocknete Blüten der Sorte Bedrocan[®] mit einem THC-Gehalt von etwa 22 % verschrieben bekommen hat, Material mit 22.000 Milligramm THC zur Verfügung stehen. Diese Menge ist ausreichend für mindestens 30 Joints guter Qualität **pro Tag** – und dies finanziert durch Krankenkassenbeiträge. Es stellt sich daher die berechnete Frage, wieso der Gesetzgeber es erlauben wollte, dass einem Patienten für 30 Tage derartige Mengen an THC verschrieben werden dürfen.

III-1 Bestimmungsgemäße Einnahme

Von seiner Entstehungsgeschichte her⁷ sollte der Abs. 2 des § 24a StVG nur die zwei ersten Sätze enthalten. Da die Anlage zu diesem Paragraphen u.a. den Wirkstoff Morphin enthielt, wurde die Frage aufgeworfen, ob Schmerzpatienten, die mit Morphin behandelt werden, eine derartige Gefahr im Straßenverkehr darstellen, dass ihnen die weitere Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr untersagt werden muss. Die

5 Maatz, K.R. Medizinisches Cannabis. Die Folgen der Teillegalisierung im Straßenverkehrsrecht. Vortrag, B.A.D.S.-Symposium 19.10.2017. BA 55 Sup I: 30-40 (2018).

6 Diese Menge darf gemäß § 2 (2) BtMVV »in begründeten Einzelfällen und unter Wahrung der erforderlichen Sicherheit des Betäubungsmittelverkehrs« sogar noch überschritten werden!.

7 Siehe hierzu 20 Jahre Grenzwertkommission, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2015.

seinerzeit zur Beantwortung der Frage durchgeführten Recherchen haben jedoch ergeben, dass diese Patienten erst durch die Einnahme von Morphin soweit wieder hergestellt werden, dass sie fahrtüchtig sind; die Patienten nehmen die Tabletten in einem festen Rhythmus und nicht bei Bedarf ein und weisen daher stabile Wirkstoffkonzentrationen im *Steady State* auf. Aufgrund dieser Feststellungen gab es gegen Satz 3 in §24a Abs. 2 StVG, die sogenannte Arzneimittelklausel, keine fachlichen Einwände. Mit dieser Ergänzung erfolgte dann die Verabschiedung des Gesetzes im Jahre 1998. Wir verfügen daher rückblickend durchaus über Erkenntnisse zur Beantwortung der Frage, was unter einer bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels vom Gesetzgeber vor 20 Jahren offenkundig verstanden wurde und, so meine ich, immer noch verstanden werden sollte.

Wie sieht es aber tatsächlich mit der Ordnungspraxis von Cannabisblüten aus. Der behandelnde Arzt muss seinem Patienten zusammen mit dem Rezept u.a. eine Dosieranleitung an die Hand geben. Wie kann diese aussehen?

Die ACM, die Arbeitsgemeinschaft Cannabis als Medizin e.V., hat die Aufgabe übernommen, Musterrezepte mit Dosieranleitungen allgemein zugänglich zu machen. Hier ein Beispiel⁸:

- Rezept zur Inhalation von THC: *»Bitte beginnen Sie mit 3 × 25 mg der verordneten Sorte mittels Inhalation im Vaporisator. Wenn Sie es gut vertragen, steigern Sie am Folgetag auf 3 × 50 mg und am 3. Tag auf 3 × 75 mg und so fort bis die gewünschte therapeutische Wirkung eintritt. Falls Sie Nebenwirkungen verspüren, beispielsweise ein leichtes Schwindelgefühl, geben Sie auf die vorherige Dosis zurück.... Wenn Sie eine gut verträgliche Dosis ermittelt haben, können Sie die Häufigkeit der Einzeldosen variieren, zwischen einmal und achtmal täglich, um so die optimale Frequenz der Einnahme für sich zu ermitteln.«*
- Zusätzlich wird ein praktischer Tipp für das Abmessen der Cannabisblüten geliefert: Laut ACM sind 0,1 Gramm Marihuana etwa die Menge, die man zwischen zwei Fingerspitzen nehmen kann.

Der Cannabispatient, der Cannabisblüten auf Rezept erhält, muss hiernach sein Arzneimittel letztlich selbst abwägen, modifizieren und zubereiten. Auch bleibt es ihm überlassen, die aus seiner Sicht optimale Dosis zu finden. Der Präsident der Bundesapothekerkammer Kiefer wird diesbezüglich wie folgt zitiert⁹:

- Das Abmessen von Cannabisblüten ›nach Gefühl‹ ist für eine medizinische Anwendung nicht zu verantworten, denn das führt zwangsläufig zu Über- oder Unterdosierungen.
- Ein ›Probieren geht über Studieren‹ hat in der rationalen Arzneimitteltherapie mit Cannabis keinen Platz.

Diesen und seinen übrigen Ausführungen in dem Beitrag kann aus pharmakologisch-toxikologischer Sicht nur zugestimmt werden. Eine bestimmungsgemäße Einnahme, so wie wir dies vom Schmerzpatienten kennen, der mit Morphintabletten

8 ACM Magazin 2017.

9 Ärzte Zeitung online vom 07.03.2017 zum Thema Verordnung von Cannabis.

behandelt wird, und für den zurecht die Arzneimittelklausel ins Gesetz geschrieben wurde, stellt dies jedenfalls nicht dar. Es wäre aus meiner Sicht für den Gesetzgeber ein Leichtes gewesen, bei der Dosierung der Cannabisblüten konkrete Vorgaben z. B. dahingehend zu machen, dass diese (evtl. sogar versetzt mit einem Marker, der Fälschungen erschwert) nur in abgeteilten Einzeldosen, die vom Apotheker herzustellen sind, an den Patienten abgegeben werden dürfen. Die Apotheker sind durchaus bereit, die Cannabisblüten entsprechend zuzubereiten¹⁰.

Bleibt es dem einzelnen Patienten überlassen, bei Bedarf die Dosierung und die damit verbundenen gewünschten Wirkungen von Cannabis selber festzulegen, sollte nicht von einer bestimmungsgemäßen Einnahme gesprochen werden.

III-2 Schlussfolgerung

- Patienten/Patientinnen, die Medizinalcannabis verordnet bekommen, müssen mit Nachdruck auf die möglichen Gefahren der Beeinträchtigung ihrer Fahr-sicherheit nach der Verwendung der getrockneten Blüten hingewiesen werden.
- Es ist anzustreben, dass die getrockneten Blüten für medizinische Zwecke ausschließlich in zubereiteter Form (homogenisiert als Einzeldosis für den Direktverbrauch mit dem Vaporisator) abgegeben werden.

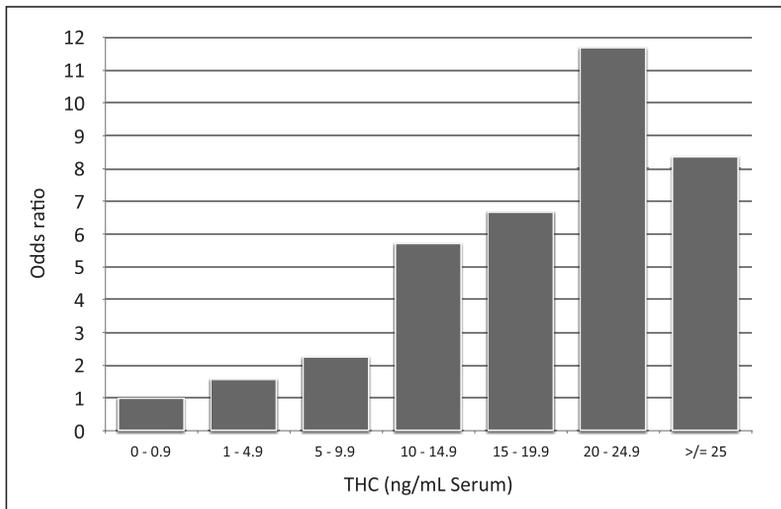


Abbildung 1: Fahrunsicherheit – hier das Führen eines Fahrzeugs in Schlangenlinien – nach Cannabiskonsum. Abhängigkeit von der jeweiligen THC-Konzentration im Blut (Serum).

¹⁰ Verordnung von Arzneimitteln mit Cannabisblüten, -extrakt und Cannabinoiden – Information für verschreibende Ärzte/innen. Arbeitsgemeinschaft Deutscher Apothekerkammern – Bundesapothekerkammer – 02. März 2017.

Frank-Roland Hillmann III
Rechtsanwalt, Fachanwalt für Verkehrsrecht, Oldenburg

1. Entzug der Fahrerlaubnis bei gelegentlichem Cannabiskonsum

Die Frage der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen bei Alkohol- und Cannabisfahrten im öffentlichen Straßenverkehr wird in unserem derzeitigen Rechtssystem von den Konsequenzen her sowohl straf- als auch verwaltungsrechtlich unterschiedlich behandelt, wofür es m.E. keine überzeugende Rechtfertigung gibt.

Dabei kommt es – das sei hier gleich gesagt – auf die gesamte Diskussion um die Frage der Legalisierung von Cannabis und dessen Gefährlichkeit, auch als »Einstiegsdroge«, an dieser Stelle zunächst einmal nicht an, wengleich wir offenbar fahrerlaubnisrechtlich davon auch massiv geprägt zu sein scheinen, wie die nachstehenden Ausführungen zeigen werden. Auch in unserer Gesellschaft wird Alkoholkonsum unverändert sogar bis zu erstaunlichen Ausmaßen hin akzeptiert, die Nichtteilnahme am Alkoholkonsum zumindest mit Unverständnis bis hin zur Verachtung quittiert, gesundheitspolitisch erfolgt nicht einmal ansatzweise eine Intervention bei bekanntem Alkoholabusus, strafrechtlich verfolgt wird das alles ohnehin nicht, nein es wird vielmehr geduldet und durch die Vergabe von Schankkonzessionen staatlich gefördert. Dagegen bestehen selbstverständlich nicht einmal ansatzweise irgendwelche Einwände! Wir leben ja nicht in den USA im Zeitalter der Prohibition. Es stellt sich aber die Frage, wie das alles zu den geradezu haltlos und hysterisch wirkenden Reaktionen des Staates auf den Konsum von ein paar Krumen Cannabis passen will, speziell in Bezug auf den Straßenverkehr. Da wird – wie sich nachfolgend zeigen wird – ein exorbitant hoher Alkoholgehalt im Blut des einen Autofahrers toleriert, ein Hauch von einem THC-Wert bei einem anderen Autofahrer jedoch führt sofort dazu, ihn aus dem Verkehr zu ziehen. Es wird vielleicht Zeit, diese Sachverhalte auch endlich einmal auch unter dem Gesichtspunkt des Gleichheitsgrundsatzes zu untersuchen.

Die verkehrsrechtliche »Ungeeignetheit« wird – lässt man die zusätzliche Unterscheidung von körperlicher und geistiger Ungeeignetheit einmal unberücksichtigt – im Strafrecht und im Verwaltungsrecht jeweils als »charakterliche Ungeeignetheit« definiert.

- a) Bei einer folgenlosen **Trunkenheitsfahrt** ohne alkoholbedingte Ausfallerscheinungen eines eingestandenermaßen sogar regelmäßig trinkenden Ersttätlers mit immerhin bis zu 1,09 Promille liegt

- strafrechtlich keine derartige »charakterliche Ungeeignetheit« vor,
- es erfolgt keine Entziehung der Fahrerlaubnis,
- es bestehen verwaltungsrechtlich keine Eignungsbedenken
- und es erfolgt somit auch keine MPU-Anordnung.

Von ihm wird nicht verlangt, Konsum und Fahren sicher voneinander trennen zu können.

Er darf – fahrerlaubnisrechtlich – vielmehr munter weiter trinken.

Von Ihm wird auch keine Abstinenz über einen gewissen Zeitraum verlangt.

Er wird auch nicht weiter im Hinblick auf sein sonstiges Konsummuster, sprich Trinkverhalten hin überprüft.

Diese Fahrt wird ausschließlich ordnungswidrigkeitenrechtlich geahndet.

Er wird also weder in irgendeiner Weise strafrechtlich verfolgt (das ist erst ab 1,1 Promille bzw. bei relativer Fahruntüchtigkeit der Fall), noch drohen ihm – bis zu einem potentiellen zweiten Fall – irgendwelche fahrerlaubnisrechtliche Sanktionen.

Fahrerlaubnisrechtlich (also verwaltungsrechtlich) gilt er vielmehr noch nicht einmal bei Erreichen des stolzen Wertes von 1,6 Promille als »charakterlich ungeeignet«, sondern er löst ab diesem Wert lediglich »Bedenken an der Fahreignung« aus, die er mittels MPU ausräumen kann!!!

- b) Wer nur ein **erstes Mal überhaupt THC konsumiert** und unter dessen Wirkung am motorisierten Straßenverkehr teilgenommen hat, wird zwar ordnungswidrigkeitenrechtlich nach § 24a StVG und ggf. strafrechtlich nach dem BtMG verfolgt, gilt aber ebenfalls weder als »charakterlich ungeeignet« zum Führen von Kraftfahrzeugen noch muss er irgendwelche Einungszweifel durch eine MPU ausräumen. Allenfalls muss er die Tatsache einmaligen Konsums durch eine lediglich medizinische Untersuchung nachweisen. Hier ist das entscheidende Kriterium überraschenderweise lediglich die Einmaligkeit des THC-Konsums.
- c) Bei einem **Cannabiskonsumenten**, der unglücklicherweise jedoch – irgendwann und auf welchem Wege auch immer (z.B. durch Polizeibeamte auf der Fahrt zum Revier herausgelocktes Eingeständnis) – zugestanden hat, zuvor schon irgendwann einmal in seinem Leben, vielleicht sogar mit großem zeitlichen Abstand und bei welcher privaten Gelegenheit auch immer und ohne jeden Bezug zu einem Straßenverkehrsgeschehen, Cannabis konsumiert zu haben und der nun mit nur 1,0 ng/ml THC im Blut erstmals mit einem Kraftfahrzeug ebenfalls und sogar folgenlos am Straßenverkehr teilgenommen hat, begründet nicht etwa lediglich Eignungszweifel, er gilt nach der dazu inzwischen ergangenen Rechtsprechung vielmehr sofort und ohne Weiteres als »charakterlich ungeeignet« zum Führen von Kraftfahrzeugen. Ihm wird verwaltungsrechtlich umgehend die Fahrerlaubnis entzogen, er muss nach den »Beurteilungskriterien« eine mindestens 6-monatige Abstinenzzeit durch entsprechende Drogenscreenings nachweisen und erst nach einer erfolgreich bestandenem MPU, die er ohne kostenintensive Vorbereitung vermutlich gar nicht bestehen kann, wird ihm die Fahrerlaubnis wiedererteilt.

Wäre er übrigens nicht mit dem Kraftfahrzeug aufgefallen und lägen keine sonstigen »weiteren Tatsachen« i.S.d. Anlage 4 zur FeV vor, dürfte er – fahrerlaubnisrechtlich – sogar Cannabis konsumieren, so viel er will, solange das nicht das Konsummuster »regelmäßig« erfüllt, ohne dass auch nur Eignungsbedenken aufkommen würden, geschweige denn jemals der Tatbestand einer »charakterlichen Ungeeignetheit« diskutiert zu werden bräuchte!

In allen Fällen des Cannabiskonsums stellt sich auch überhaupt nicht die Frage, wie es zu dem Konsum gekommen ist, ob er freiwillig erfolgte oder zumindest unwissentlich. Angaben des Betroffenen hierzu interessieren verwaltungsrechtlich nicht und wären ohnehin auch nicht verifizierbar. Ihm wird eine Beweislast auferlegt, die er gar nicht erfüllen kann. Bei objektiv festgestelltem Konsum wird wissentlicher und willentlicher Konsum unterstellt und dem Betroffenen ein in der Regel zumindest subjektiv unmöglicher Entlastungsbeweis auferlegt.

- d) So überrascht es einigermaßen, dass nach der gegenwärtigen Rechtslage derjenige Kraftfahrzeugführer, der sogar mehrmals mit 0,5 Promille und mehr am Straßenverkehr teilgenommen hat, deshalb noch lange nicht als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen gilt. Er löst vielmehr lediglich Eignungsbedenken aus, die er mittels MPU ausräumen kann. Bis dahin darf er weiterhin – also trotz dieser Bedenken! – am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen.

Das ist doch kurios: Eine einmalige Fahrt bei erstmaligem Cannabiskonsum soll fahrerlaubnisrechtlich vollkommen irrelevant sein. Die Frage einer Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen hängt also ausschließlich davon ab, ob der Betroffene sich unbedacht zum vorherigen Konsumverhalten geäußert und einen (einzig) Vorkonsum eingeräumt hat oder ihm im Rahmen der angeordneten medizinischen Untersuchung ein Mehrfachkonsum nachgewiesen wird. Gelingt dieser Nachweis nicht, kann der Betroffene also zuvor tatsächlich Cannabis konsumiert haben, so viel er will: Solange ihm ein Vorkonsum nicht nachgewiesen wird, gilt er weiterhin als geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen.

Räumt er aber dummerweise einen einzigen irgendwann vor Jahren einmal privat stattgefundenen Zweitkonsum ein, gilt er sofort als ungeeignet.

Im Gegensatz dazu aber kann der Alkoholkonsument freimütig einräumen, sein Leben lang locker drauflos konsumiert zu haben, wird er dann einmal mit bis zu 1,09 Promille erwischt, passiert ihm fahrerlaubnisrechtlich absolut gar nichts! Der wird verwaltungsrechtlich allen Ernstes als geeignet eingestuft, was sich erst ab sagenhaften 1,6 Promille ändert! Dann gilt er aber immer noch nicht als »ungeeignet« sondern begründet lediglich Eignungszweifel, dies ebenfalls, wenn er in der Folge immer wieder und wieder auffällig wird: Er wird dadurch nie ungeeignet, selbst dann nicht, wenn er in Folge einer solchen »Karriere« zuvor eine MPU absolvieren musste, die positiv abliefern konnte und anschließend wieder auffällig wurde. Das kann der Alkoholtäter so oft wiederholen, wie er will: Er erweist sich dadurch niemals als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, solange er nicht die Stufe der Alkoholkrankheit erreicht hat, sondern er löst durch sein Verhalten lebenslang immer nur aufs Neue Zweifel an seiner Fahreignung

aus – mehr nicht und diese Zweifel kann er immer wieder durch eine MPU ausräumen, so ihm das gelingt.

Für diese ungleiche Behandlung finde ich beim besten Willen keine Rechtfertigung.

- e) Schlimmer noch: Wer sich hinsichtlich des Abbaus (bei Alkohol bzw. THC) um vielleicht nur 5 Minuten verkalkuliert hat – also zu früh losgefahren ist – und somit gerade so eben auf 0,5 Promille Alkoholgehalt bzw. 1,0 ng/ml THC kommt, gilt im Falle von Alkohol nicht als ungeeignet zum Führen von Kfz, bei gelegentlichem THC-Konsum (und erstmaliger Fahrt) aber mit sofortiger Wirkung, dies bei sicherlich vollkommen gleicher Gefährlichkeit für den öffentlichen Straßenverkehr.

Und außerdem sind 1,0 ng/ml THC für den Betroffenen überhaupt nicht bemerkbar und – im Gegensatz zu 0,5 Promille – nahezu wirkungslos. Wie soll dann eine sofortige charakterliche Ungeeignet mit der Begründung unterstellt werden können, der Betroffene könne »Konsum und Fahren nicht sicher voneinander trennen«?

Warum darf nach der gegenwärtigen Rechtslage ein § 24a-Alkoholtäter anschließend munter weitertrinken, der Cannabis-Konsument jedoch nach den Beurteilungskriterien verpflichtet ist, eine 6-Montige Abstinenzzeit nachzuweisen (»Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung, Beurteilungskriterien«, Herausgeber: Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP), Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM), Kirschbaum Verlag Bonn, 3. Auflage, Seite 190, Kriterium D 3.4 N), bevor er dann nach der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis ebenfalls wieder munter weiterkonsumieren darf? Denn fahrerlaubnisrechtlich ist bekanntlich der reine Cannabiskonsum bei nur gelegentlichem Konsummuster so lange vollkommen irrelevant, wie nicht eine »weitere Tatsache« im Sinne von § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV i.V.m. Ziff. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV, insbesondere eine Teilnahme am Straßenverkehr hinzukommt.

Mit anderen Worten: Ein Bürger darf in dieser Republik – fahrerlaubnisrechtlich (z.Zt. noch nicht strafrechtlich) – Cannabis konsumieren, so viel er will, solange er das Konsummuster »gelegentlich« nicht überschreitet und nicht unter der Wirkung von aktivem THC am Straßenverkehr teilnimmt (bzw. eine andere »sonstige Tatsache« erfüllt)!

Der Alkoholtäter wird fahrerlaubnisrechtlich erst ab 1,6 Promille (§ 13 Satz 1 Nr. 2c FeV) als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen angesehen, der erstmalige (gelegentliche) THC-Täter schon bei nur 1,0 ng/ml!

Und der Alkoholtäter braucht vor Erreichen der Stufe »Missbrauch« (Hypothese A2) keineswegs Alkoholabstinenz nachzuweisen, sondern lediglich verändertes Trinkverhalten, der zuvor genannte THC-Konsument muss hingegen eine 6-monatige Abstinenz nachweisen, um als wieder geeignet bezeichnet zu werden.

1. Fazit: In den beiden Fällen alkoholbedingter bzw. cannabisbedingter Erfüllung der Voraussetzungen des § 24 a StVG sollte nicht sofort bei der Erstbegehung von Ungeeignetheit auszugehen sein, sondern es sollten erst beim zweiten Fall der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr unter den

genannten Voraussetzungen und dann lediglich von Eignungsbedenken ausgegangen werden, die mittels einer MPU ausgeräumt werden können. Dabei hätte der Betroffene nachzuweisen, dass er zukünftig »Konsum und Fahren sicher voneinander trennen« kann.

Des Nachweises einer Abstinenz sollte es in solchen Fällen zunächst nicht bedürfen. Der sollte erst bei Alkoholmissbrauch bzw. regelmäßigem Cannabiskonsum geboten sein. Denn niemand ist schon deshalb charakterlich ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, weil er nur ein einziges Mal Konsum und Fahren nicht sicher voneinander hatte trennen können. Eine einzige fahrlässige Begehung des § 24a StVG hat nichts mit der Frage der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen zu tun.

Vielleicht bedarf es aber doch nun dringend zunächst einmal politisch der Legalisierung von Cannabiskonsum, damit Alkohol- und Cannabiskonsum zu den gleichen fahrerlaubnisrechtlichen Konsequenzen führt.

2. Neue verwaltungsrechtliche Grenzwerte?

Bislang wird die Meinung vertreten, dass ein Wert von 1,0 ng/ml THC im Blut, also der untersten Nachweisgrenze, bereits ausreichend für die Annahme einer deutlichen Beeinträchtigung und somit der Grenzwert für eine etwaige Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen ist.

Hierfür spricht zum einem der rasche Abbau von THC im Blut und zum anderen, dass der § 24a Abs.2 StVG im Ordnungswidrigkeitsrecht ebenfalls schon ab einem Messwert von 1,0 ng/ml von einem zeitnahen Konsum mit den damit verbundenen Beeinträchtigungen ausgeht. Damit erklärt sich aber nicht, weshalb bei Alkohol unterschiedliche Werte (bußgeldrechtliche Ahndung ab 0,5 Promille, strafrechtliche Relevanz – mit Ausnahme relativer Fahruntüchtigkeit – ab 1,1 Promille, fahrerlaubnisrechtliche Relevanz erst ab 1,6 Promille) und bei THC-Konsum in allen Fällen der gleiche Wert (1,0 ng/ml THC) gelten soll. Das scheint nicht gerechtfertigt zu sein.

Daran änderte bislang sogar ein Vorschlag der Grenzwertkommission im Jahr 2015 nichts, den Wert auf die THC-Konzentration von 3 ng/ml zu erhöhen.

Die aktuelle Studienlage zur Wirkungsweise von THC und insbesondere seiner negativen Auswirkungen auf den Straßenverkehr im Zusammenhang mit der Blutkonzentration scheint bis dato als nicht ausreichend anzusehen zu sein, um daraus gesetzliche Regelungen abzuleiten. Zunehmend wird aber die Auffassung vertreten, unser jetziger medizinisch-naturwissenschaftlicher Kenntnisstand rechtfertige die Annahme eines erhöhten Risikos für die Verkehrssicherheit erst ab einer Blutkonzentration von 3,0 ng/ml.

Da die Frage der fahrlässigen Begehung des § 24 a StVG zunächst einmal nichts mit der Frage der Fahreignung zu tun hat, sind auch unterschiedliche Grenzwerte bei der verwaltungsrechtlichen Fahreignungsfrage gerechtfertigt. Beim Alkohol liegt der verwaltungsrechtliche Grenzwert aber immerhin erst bei 1,6 Promille! Dieser Grenzwert löst (z.B. beim Radfahrer) allerdings lediglich Eignungsbedenken aus, führt also noch lange nicht zur Annahme sofortiger Ungeeignetheit als Kraftfahrer.

Wenn nun diskutiert wird, den Grenzwert zur Fahreignetheit bei Cannabis auf 3,0 ng/ml anzuheben, drängt sich die Frage auf, ob das nicht wissenschaftlich noch weiter hinterfragt werden muss. Müsste nicht auch hier zumindest zunächst einmal nur von Eignungsbedenken auszugehen sein, die mittels MPU ausgeräumt werden können? Warum schweigt sich § 14 FeV hierzu vollkommen aus? Warum können Lösungsansätze ausschließlich über die Anlage 4, Ziffern 9 ff. zur FeV hergeleitet werden? Ist nicht auch hier ein gesetzlicher Grenzwert – allein der Rechtsklarheit wegen – erforderlich? Erst dann stellt sich doch die Frage, welcher Wert der Höhe nach in Betracht kommt.

Dabei geht es doch sicherlich auch um die gleichartige Bewertung der Gefährlichkeit für andere Verkehrsteilnehmer. Denn was bedeutet: »*charakterlich ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen*«? Der Täter setzt sich in nicht zu billiger Weise über die Interessen des Gemeinwohls hinweg, stellt seine eigenen egoistischen Bedürfnisse (z.B. trotz Alkohol- bzw. Cannabiskonsums bequem mit dem Auto nach Hause zu kommen) somit über die der Allgemeinheit.

Das Merkmal seiner charakterlichen Ungeeignetheit muss demnach an einem für beide Fälle gleichen Grad seiner Gefährlichkeit ausgerichtet werden.

Und es ist demnach zu untersuchen, wann das bei Alkoholkonsum und wann bei Cannabiskonsum der Fall ist.

2. Fazit: Bei Alkoholkonsum und dem Konsum von Cannabis ist in jedem Falle gleichermaßen der Gesichtspunkt des »Trennenkönnens von Konsum und Fahren« in den Vordergrund zu stellen, was dann unabhängig von dem jeweils festzulegenden Grenzwert gelten muss.

3. Cannabis auf Rezept und Fahreignung?

Mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher und anderer Vorschriften zum 10.03.2017 (BGBl I, 403 f.) ist Cannabis ein verschreibungsfähiges Medikament geworden. Die damit nun gegebene Rechtslage ärztlich verordneter Cannabisprodukte entspricht bei ordnungsgemäßer Einnahme jetzt den Fällen anderer verordneter Drogen wie z.B. Methadon und Opiaten. Sie stellt sich demnach wie folgt dar:

- a) Bei bestimmungsmäßiger Einnahme fährt ein Cannabispatient demnach nicht unter Rausch. Vielmehr ist er durch den Einsatz des ärztlich verordneten Medikaments vielfach überhaupt erst in der Lage, sicher am Straßenverkehr teilzunehmen. § 24a Absatz 2 Satz 3 StVG regelt die Einnahme als verschriebenes Arzneimittel. Es liegt daher kein Verstoß nach § 24a Abs. 2 StVG vor, wenn Cannabis aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines verschriebenen Arzneimittels für den konkreten Krankheitsfall herrührt.

Die nicht bestimmungsgemäße Einnahme erfüllt den Tatbestand der Drogenfahrt, wenn »unter der Wirkung« von Cannabis ein Kfz im Straßenverkehr geführt wird, was der Fall ist, wenn der analytische THC-Grenzwert von 1,0 ng/ml im Blut nachgewiesen ist (so BGH vom 14.02.2017 (Az.: 4 StR 422/15)).

Der Fahrzeugführer, der mit der Möglichkeit rechnen muss, dass das Rauschmittel bei Fahrtantritt noch nicht vollständig abgebaut ist und noch wirken kann, handelt fahrlässig.

- b) § 316 StGB erfasst die strafrechtliche Drogenfahrt. Als abstraktes Gefährdungsdelikt setzt diese Norm drogenbedingte Ausfallerscheinungen voraus, die auf die Fahrtauglichkeit von Einfluss gewesen sind.

Einen festen Grenzwert für die absolute Fahruntüchtigkeit wie bei Alkohol gibt es hier nicht; vielmehr müssen im Einzelfall konkrete drogenbedingte Fahrfehler oder Ausfallerscheinungen nachgewiesen werden.

Wenn Cannabispatienten – unabhängig von einer medizinischen Indikation – nicht in der Lage sind, ein Fahrzeug (auch Fahrrad) sicher zu führen, ist bei drogenbedingten Ausfallerscheinungen die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigt und eine Straftat zu bejahen.

- c) Wie sich Cannabiskonsum auf die Fahreignung auswirkt, richtet sich nach dem Konsumverhalten des Patienten und ist im Einzelfall zu klären:

- Bei (erlaubter) bestimmungsmäßiger Einnahme fahren Cannabispatienten nicht unter Rausch, so dass allein unter dem Aspekt des Drogenkonsums keine Fahreignungsbedenken bestehen. Dennoch kann die Fahreignung im Einzelfall nicht gegeben sein, wenn beispielsweise das verordnete Medikament die Fahreignung beeinträchtigt oder ausschließt. Auch bei ordnungsgemäßer Einnahme des verordneten Medikamentes ist der Patient zudem verpflichtet, vor jedem Fahrtantritt seine Fahrtauglichkeit selbst zu prüfen.
- Bei nicht bestimmungsgemäßer Einnahme droht dem Patienten eine Überprüfung der Fahreignung seitens der Fahrerlaubnisbehörde wegen des Drogenkonsums und wegen der Grunderkrankung.
- Bei Cannabiskonsum entgegen ärztlicher Verordnung gelten die allgemeinen Grundsätze zur Überprüfung bei Drogenkonsum:

Die regelmäßige Einnahme führt zur Nichteignung.

Bei gelegentlicher Einnahme kann eine Fahreignung nur bestehen, wenn eine Trennung von Konsum und Fahren erfolgt und kein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen festgestellt wird, sofern keine Störung der Persönlichkeit sowie kein Kontrollverlust in Betracht kommen.

Der einmalige Cannabiskonsum losgelöst von einer konkreten Fahrt ist unter dem Aspekt der Eignung auch hier unbeachtlich.

- d) Es stellt sich dann aber doch die Frage, weshalb der gleiche erreichte Wert von über 1,0 ng/ml THC im Falle einer Verkehrsteilnahme unter ärztlicher Verordnung folgenlos sein soll, bei nicht ärztlicher Verordnung jedoch zur charakterlichen Ungeeignetheit führt.

- Ist denn wirklich die Frage der charakterlichen Ungeeignetheit abhängig von ärztlicher Verordnung?
- Verringert sich denn das Gefahrenpotential für die Allgemeinheit durch bloße ärztliche Verordnung?

- Geht also beispielsweise derjenige sanktions- und fahrerlaubnisrechtlich konsequenzfrei aus, der mit 20 ng/ml THC oder noch viel mehr und 230 ng/ml THC-COOH am Straßenverkehr teilgenommen hat, weil ihm ärztlicherseits regelmäßiger Cannabiskonsum aufgrund medizinischer Indikation verordnet ist und er bestimmungsgemäß konsumiert hat?
- Gelten für den Schmerzpatienten wirklich andere Wertmaßstäbe im Hinblick auf seine »Eignung zum Straßenverkehr« als für den Spaßkiffer?
- Wird hier wirklich noch auf die »charakterliche« Seite der Eignung abgestellt, wenn argumentiert wird, der Patient, dem THC aus medizinischen Gründen verordnet werde, könne unter Umständen nur unter dieser Droge überhaupt am Straßenverkehr teilnehmen? Reagieret der in kritischen Verkehrssituationen dann also verkehrsgerecht, besser als der Spaßkiffer, nur weil er eine Basiserkrankung ärztlich sanktioniert mit THC übertünchen darf?
- Kann jede solcher Verkehrsteilnahmen ggf. auch nachträglich durch eine ärztliche Verordnung sanktionsfrei werden?
- Wie sieht es in diesem Zusammenhang mit »gekauften«, also objektiv medizinisch falschen ärztlichen Verordnungen aus?
- Wer prüft den ausstellenden Arzt auf seine fachliche Qualifikation und die medizinische Korrektheit seiner Verordnung?
- Wird mit der aktuellen Gesetzeslage nicht einem unkontrollierbarem und ausuferndem Missbrauch Tor und Tür geöffnet?
- Und nun kommt doch der eingangs vermiedene Gedanke: Oder sollten wir nicht doch zur Legalisierung von Cannabis schreiten und somit auch im Verkehrsrecht die längst fällige verkehrsrechtliche, insbesondere fahrerlaubnisrechtliche Gleichbehandlung mit Alkohol herstellen?

3. Fazit: Auch hier gilt es also festzustellen, dass das alles noch nicht zu Ende gedacht sein dürfte. Aus den Gesichtspunkten des Gefahrenabwehrrechts ist die Teilnahme am Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss unabhängig von ärztlicher Indikation zu beurteilen und führt demzufolge in jedem Fall zu Eignungsbedenken im Hinblick auf die Fahreignung, wengleich die in Falle medizinischer Indikation dann vielleicht nicht unbedingt als »charakterliche« zu bezeichnen sein werden, aber dann in jedem Falle durch entweder eine rein medizinische oder doch durch eine MPU ausgeräumt werden können bzw. müssen.

Höhere Bußgelder: Allheilmittel oder Abzocke?

Gerhard G. Düntzer

Rechtsanwalt und Notar a. D., Fachanwalt für Verkehrsrecht Münster

Im Juli 1957 beschlossen der Bundestag und der Bundesrat die Einführung des VZR (Verkehrszentralregister), zum 01.09.1957 wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften eingeführt. Bis dahin galt keinerlei Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb geschlossener Ortschaften. Vorher hatte sich in Großbritannien die Einführung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 30 Meilen bewährt. Bei etwa gleicher Anzahl von zugelassenen Kraftfahrzeugen (5,2 Millionen davon 1,8 Millionen Pkw in Deutschland) wurden im Jahre 1957, 13.004 Menschen bei einem Verkehrsunfall tödlich verletzt, im gleichen Zeitraum in Großbritannien ca. 5.000.

Zum 01.01.2017 waren in Deutschland 62,6 Millionen Kraftfahrzeuge zugelassen, davon 45,8 Millionen Pkw.

Nachdem im Jahre 1973, 14.006 Verkehrstote und 488.246 Verletzte zu beklagen waren, erfolgte zum 01.05.1974 dann die Einführung der »Verkehrssünderkartei mit Punkten«.

Mit der Einführung des Fahreignisregisters zum 01.05.2014, erfolgte dann eine erhebliche Novellierung (Punktesystem, mit Wegfall der Bepunktung für nicht verkehrssicherheitsrelevante Ordnungswidrigkeiten (dort Anhebung der Höhe der Geldbußen)). So wurde der Verstoß gegen das Feiertagsfahrverbot von 380,00 € auf 570,00 € erhöht, es erfolgte aber auch drastische Erhöhung bezogen auf verkehrssicherheitsrelevante Verstöße.

Soweit von diversen Bürgern sowie von angeblichen oder tatsächlichen Kennern der »Szene« die Auffassung vertreten wird, eine generelle Anhebung der Bußgeldsätze sei im Sinne der Verkehrssicherheit, insbesondere bezüglich des Überschreitens der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, angezeigt und erforderlich, so ist dieser Meinung im ganz Wesentlichen entgegenzutreten.

Wobei jedoch die Änderung des § 23 Abs. 1 a und b StVO zum 19.10.2017 mit der Erhöhung der Regelgeldbuße auf 100,00 € insbesondere aber auch durch Einführung laufender Nummer 246.2 (Gefährdung: 150,00 €, ein Monat Fahrverbot) und 246.3 (mit Sachbeschädigung: 200,00 € und ein Monat Fahrverbot) im

Sinne der Verkehrssicherheit zu begrüßen ist. Meiner Auffassung nach, ist allerdings zu beklagen, dass bezüglich Radfahrern (laufende Nummer 246.4) für den Fall der Gefährdung oder Sachbeschädigung nicht ebenfalls eine Erhöhung der Regelbuße vorgenommen worden ist, da hier eine erhebliche Gefährdung der Verkehrssicherheit ebenfalls wie bei Kraftfahrern gegeben ist.

Erfreulich ist grundsätzlich die Einführung des § 315 d StGB (illegale Autorennen), wobei ich hier allerdings Probleme bezüglich der Nachweisbarkeit der subjektiven Seite sehe und auch gewisse Bedenken bezüglich der Verfassungsmäßigkeit der Bestimmtheit der Tathandlung bestehen.

Soweit Neuregelungen bezüglich der Rettungsgasse (200,00 € bis 320,00 € und ein Monat Fahrverbot) eingeführt worden sind, dürfte die praktische Anwendung sehr schwierig sein, da die Polizei – insbesondere bei Staus wegen schwerer Verkehrsunfälle – sicherlich etwas anderes zu tun hat, als die Verkehrssünder bezüglich ihrer Personalien zu erfassen. In der Bundesrepublik Deutschland erfolgt bekanntlich keine Halterhaftung auch nicht die Möglichkeit einer Anonymverfügung wie z. B. in Österreich gem. § 103 Abs. 2 KFG, da eine Halterhaftung gegen den Ordre public verstößt. Verwiesen wird insoweit auch auf § 87 b Abs. 3 Nr. 9 IRG.

Hier kann nur auf eine generalpräventive Wirkung gehofft werden.

Diskussionswürdig scheint mir das Problem des § 24 a StVG (»0,5-Promille-Gesetz«, bzw. Drogenfahrten als Ordnungswidrigkeit), insbesondere des Abs. 2. Um keine Verniedlichung des Alkohols gegenüber den berauschenden Mitteln des Abs. 2. vorzunehmen, sollte meines Erachtens beim ersten Verstoß bereits ein Fahrverbot von zwei Monaten verhängt werden, im Wiederholungsfalle ein Fahrverbot von drei Monaten.

Wie ein Blick in die westlichen EU-Staaten mit teilweise drastisch höheren Bußgeldern bzw. Strafen zeigt, bewirken Selbige keine Änderung bezogen auf die Verkehrssicherheit welche ja das Leitbild seit der Einführung des Fahreignungsregisters ab 01.05.2014 ist.

In einzelnen Ländern werden sogar Rabatte bis 50 % bei zügiger Zahlung eingeräumt. Im Falle des Widerspruches in Frankreich Erhöhung auf den doppelten Betrag. Hierzu wird Herr Geisert Ausführungen machen.

Obwohl beispielsweise in Frankreich, Belgien, teilweise in Österreich aber auch in der Schweiz die Geldbußen wesentlich höher sind als in der Bundesrepublik Deutschland, lässt sich in diesen Ländern pro 10.000 Fahrzeuge bzw. pro 100.000 Einwohner (für das Jahr 2015) eine höhere Quote Verkehrstoter feststellen, als in der Bundesrepublik Deutschland. Gleiches gilt bezogen auf Schwerverletzte.

Die Bundesrepublik Deutschland lag klar und eindeutig unterhalb dem EU-Durchschnitt. Hierzu siehe auch Vortrag des Herrn Geisert. Insoweit ergibt sich zumindest statistisch, dass zwischen höheren Bußgeldern und Anzahl der Verkehrstoten – natürlich ist jeder Verkehrstote zu viel – keine Konnexität ergibt.

Im Jahre 2015 verstarben je 1 Million Einwohner in der Bundesrepublik Deutschland anlässlich eines Verkehrsunfalls, 43 Menschen. Trotz der wesentlich höheren Geldbußen in Österreich – bei Geschwindigkeitsüberschreitung über 50 km/h bis

2.180,00 – und Italien (z. B. über 50 km/h ab 530,00 €) starben in den genannten Ländern je 1 Million Einwohner 56 Menschen, in Frankreich (über 50 km/h z. B. 1.520,00 €) 54 Menschen.

Nachdem im Jahre 1970 noch 19.192 Verkehrstote zu beklagen waren, ist ein ständiger Rückgang (außer 1990 und 1991) festzustellen, so sank die Zahl der Verkehrstoten im Jahre 2016 auf 3.206 Menschen (-7,3 %), auch die Zahl der Schwerverletzten sank um 0,4 %. Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit ausschließlich Sachschaden stieg um 3 %.

Im Jahr 2017 sank die Zahl der Verkehrstoten in der Bundesrepublik Deutschland um 0,9 % auf 3.177 Menschen, die Zahl der Schwer- und Leichtverletzten um 2,1 %.

Die meisten Verkehrsunfälle mit Personenschaden (211.666) ereigneten sich innerorts, außerorts (ohne Autobahn) 75.266 und auf Autobahnen 21.193 (für das Jahr 2016).

Im Übrigen ist festzustellen, dass trotz weit höherer Geldbußen als in der Bundesrepublik Deutschland in Frankreich die Quote von Geschwindigkeitsverstößen bezogen auf 1.000 Einwohner wesentlich höher ist. Dies spricht meines Erachtens gegen eine generalpräventive Wirkung der Höhe der Bußgelder.

Zu berücksichtigen ist auch, dass dogmatisch in den EU-Ländern bezüglich der Geschwindigkeitsverstöße und damit auch zur Begründung einer »angepassten« Höhe der Bußgelder, Differenzen bestehen. Teilweise werden entsprechende Verstöße, welche in der Bundesrepublik Deutschland als Ordnungswidrigkeiten gewertet werden, als Straftaten angesehen.

Hier ist von Bedeutung, dass entsprechend der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes es sich bei dem Bußgeld um bloßes Verwaltungsunrecht handelt, welches nicht alleine vom Verschulden abhängig ist sondern ausschließlich verhindern soll, dass künftige gleichartige Verstöße verhindert werden.

In verschiedenen EU-Ländern erfolgt regelmäßig eine Erhöhung der Geldbußen, so z. B. ab 01.01.2018 in den Niederlanden, in Italien erfolgt regelmäßig Erhöhung entsprechend dem Lebenshaltungskostenindex.

Abzulehnen ist auch der Vorschlag, Geldbußen einkommensabhängig zu verhängen. Bei Verkehrsordnungswidrigkeiten handelt es sich um Massenverfahren, daher ist auch die Möglichkeit bezüglich Rechtsmittel sehr eingeschränkt. Es bedarf dann noch eines zu großen Verwaltungsaufwandes ggf. mit Auskunftseinholung beim Finanzamt, Vernehmung von Steuerberatern etc. Ein solcher Aufwand wird in der Regel nicht einmal bei Verkehrsstrafsachen betrieben.

Zu berücksichtigen ist auch, das Unfall- und Getötetwerden-Risiko pro einer Million Personenkilometer. Nach der Unfallstatistik 2014 (DESTATIS) betrug das entsprechende Unfallrisiko beim Bus, 0,15, bei Pkw-Insassen 0,25, bei Fußgängern 0,92, bei Motorradfahrern 2,21, bei Fahrradfahrern, 2,13 und beim Mofa/Moped 2,99 (Quelle: DESTATIS). Das Getöteten-Risiko (2014) betrug pro 100 Millionen Personenkilometer im Bus 0,01, Pkw-Insassen 0,19, bei Fahrradfahrern 0,98, Fußgängern 1,54, Mofas und Mopeds 1,23, bei Motorrädern 4,65 (Quelle: DESTATIS).

Hier reicht es natürlich nicht, dass reine Risiko und die »Zahlen« zu sehen, vielmehr ergibt sich aus den entsprechenden Statistiken nicht, inwieweit nicht angepasste bzw. insbesondere überhöhte Geschwindigkeit zu den Unfällen geführt hat. Selbst wenn aber eine überhöhte Geschwindigkeit vorlag, ist die weitere Frage zu prüfen, inwieweit Kausalität bezüglich der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorlag, d. h., es ist die Frage der räumlichen und zeitlichen Vermeidbarkeit zu eruieren.

Bei Bejahung der Kausalität der Geschwindigkeit ist weiterhin zu differenzieren zwischen »nicht angepasster« – also örtlich durchaus zulässiger – Geschwindigkeit und Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Bei der Frage der Höhe der Geldbußen bezogen auf die Geschwindigkeit, ist für die Jahre 2008-2016 festzustellen, dass die Unfallzahlen auf den Autobahnen fast gleichgeblieben sind, im Jahre 2015 eine geringfügige Erhöhung außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne BAB) zu verzeichnen ist während ab 2015 innerörtlich eine erhebliche Erhöhung der Gesamtunfälle stattgefunden hat. Bei den innerörtlichen Unfällen handelt es sich im ganz Wesentlichen um Fälle der Vorfahrtsmissachtung, Auffahren bei Rotlicht oder im dichten Verkehr. Ursachen hierfür sind in der Regel momentane Unaufmerksamkeit oder Fehleinschätzung der Entfernung, dementsprechend bedarf es auch insoweit keiner Erhöhung der Geldbußen.

Die Höhe der deutschen Geldbußen hat sicherlich nach meiner Auffassung, ich bin über 40 Jahre als Rechtsanwalt ganz überwiegend im Verkehrsrecht tätig, keine generalpräventive Wirkung erzielt. Vielmehr habe ich die Erfahrung gemacht, dass der Geldbetrag nur eine ganz untergeordnete Rolle spielt, viele Verkehrssünder sind bereit, eine wesentlich höhere Geldbuße zu zahlen, wenn eine »Bepunktung« entfällt oder gar das Fahrverbot. Effektives Mittel um Rechts-treue zu erreichen, ist also die Bepunktung und das Fahrverbot, dazu bedarf es einer größeren Kontrolldichte an Unfallschwerpunkten und »gefährlichen« Örtlichkeiten (z. B. Kindergärten).

Neben der Bepunktung von Verkehrsverstößen soll das Fahrverbot als Denktzel- und Besinnungsmaßnahme (so der BGH) spezialpräventive Wirkung zeigen. Beides ist sowohl generalpräventiv als auch spezialpräventiv viel wirkungsvoller als Erhöhung von Geldbußen.

Nach meiner Erfahrung nutzen diverse Amtsgerichte auch andere Interventionsmöglichkeiten bei der Frage des Fahrverbotes (nämlich als Auflage verkehrspsychologische Beratung, Teilnahme an einem Fahreignungsseminar oder gar Auflage einer MPU, um dann in Folgeterminen zur Hauptverhandlung (oder im Beschlussverfahren) das Fahrverbot entfallen zu lassen).

Bei Radfahrern sollte auch der Verkehrsunterricht (§ 48 StVO) praktiziert werden.

Als weiterer Punkt ist auch das Opportunitätsprinzip zu beachten. In den einzelnen Bundesländern gibt es ganz verschiedene Richtlinien zur Geschwindigkeitsüberwachung. In Hamburg und dem Saarland sollen z. B. die Messungen »nicht kurz danach« durchgeführt werden, in Berlin mit einem Mindestabstand von 75 Meter zu geschwindigkeitsverändernden Verkehrszeichen und 150 Meter zu Ortstafeln.

100 Meter Abstand: Hessen, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt, in Mecklenburg-Vorpommern allerdings auf Kraftfahrstraßen und Autobahnen mindestens 250 Meter.

150 Meter Abstand: Brandenburg, Bremen, Niedersachsen, Sachsen, Schleswig-Holstein

200 Meter: Thüringen

In Nordrhein-Westfalen existieren derartige Richtlinien nicht. Insoweit bearbeite ich gerade zwei Bußgeldangelegenheiten mit Messungen 25 Meter und 46 Meter hinter dem Beginn der Geschwindigkeitsbegrenzung. Die Richtlinien sind dann für den Bürger von besonderer Bedeutung insbesondere unter Berücksichtigung des Gleichheitssatzes, insbesondere wenn es sich um eine Geschwindigkeitsüberschreitung mit Fahrverbot handelt (siehe auch OLG Dresden, DAR 10, 29 f).

Vereinheitlichte Richtlinien sollten auch für Kommunen gelten.

Für die Frage der subjektiven Einstellung und der Frage der »Abzocke« ist die Transparenz bezüglich angeordneter Geschwindigkeitsbegrenzung ein wesentlicher Bestandteil, d. h., für den Kraftfahrer ist es subjektiv erforderlich, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung für ihn nachvollziehbar ist. Nach den zitierten Richtlinien soll insbesondere an den Örtlichkeiten, an denen Unfälle mit Personenschaden sich häufen, an schützenswerten Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Senioren-Einrichtungen, Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen werden. Das ist allerdings, nach meinen Erfahrungen, in sehr vielen Fällen, nicht gegeben. Sehr viele Kommunen sehen Geschwindigkeitsmessungen als ein willkommenes Mittel zur Verbesserung des Haushaltes (die Mittel werden beim Haushaltsentwurf gleich mit eingeplant) nicht als Mittel bezogen auf die Verkehrssicherheit. So wird an sehr vielen Stellen gemessen, die auch im Ansatz nicht als gefährlich angesehen werden und auch keine Unfallschwerpunkte darstellen.

Insbesondere innerorts müsste es sich um »selbsterklärende Straßen« handeln, also in 30 km/h Zonen versehen mit Baumscheiben oder Flensburger-Kegeln, Fußgänger- und Radfahrerüberquerungen sollten farblich gekennzeichnet und insoweit besser erkennbar sein.

Auch sollte nach meinem Dafürhalten der teilweise sehr unübersichtlich gestaltete Schilderwald gelichtet werden.

Bezogen auf Verbesserung des Haushaltes (also lediglich monetäre haushaltsrechtliche Gründe) ist beispielsweise darauf hinzuweisen, dass in Münster auf einer vierspurigen Einfallstraße mit bewachsendem Fahrbahnteiler an einer Stelle gemessen wird, wo absolut keine Bebauung rechts und links gegeben ist, später, wenn Bebauung und Ampeln vorhanden sind, wird nicht mehr gemessen. Nicht gemessen wird in einer Entfernung von 500 Meter bezogen auf den beispielsweise benannten Messpunkt, in einer Anliegerstraße mit Kindergarten (30 km/h), die häufig zur Umgehung zweier Ampeln genutzt wird, wo keinerlei Messung erfolgten, da dort eben nicht so viele Einnahmen erzielt werden können. Derartige Örtlichkeiten sind aber nicht nur in Münster sondern, wie mir aus meiner umfangreichen Tätigkeit bekannt, auch in vielen anderen Städten/Gemeinden gegeben. Hierbei handelt es sich meines Erachtens um reine Abzocke. Gleiches auch, wenn auf Autobahnen (so z. B. im

Bereich Tecklenburg auf der BAB A1) beim Pkw eine Geschwindigkeitsüberschreitung von lediglich 7 km/h gemessen wird ebenso in Bielefeld auf einer Autobahn ähnlich ausgebauten Kraftfahrstraße 6 km/h.

Auch ist mir eine Örtlichkeit in Essen bekannt, bei welcher die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt ist, es handelt sich um eine sehr breite innerörtliche Straße, ohne dass für einen Verkehrsteilnehmer auch nur andeutungsweise ersichtlich ist, wieso hier (im Übrigen ohne Baumscheiben, ohne Flensburger-Kegel, weil die Straße eben so breit ist) die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt ist, in diesem Bereich befinden sich auch keine Altersheime, Kindergärten oder »gefährliche Ausfahrten«.

Eine größere Kontrolldichte und die »selbsterklärende Straße« (so schon Arbeitskreis III 45. VGT) hat sicherlich eine generalpräventive Wirkung.

Soweit – analog der Regelung in der Schweiz – mit prozentualen Geschwindigkeitsüberschreitungen (siehe folgender Vortrag von Herrn Geisert) »gearbeitet« wird, ist dies sicherlich kein wirksames Mittel, weder generalpräventiv noch spezialpräventiv.

Nach alledem soll es bezüglich der Höhe der Geldbußen bei den derzeitigen verbleiben, Fahrverbote und Bepunktung im Fahreignungsregister sind sowohl generalpräventiv als auch nach »einschlägiger Erfahrung« der Verkehrsteilnehmer auch spezialpräventiv erfolgreiche Mittel, um für die Verkehrssicherheit mit Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer Sorge zu tragen.

Abschließend noch zum Begriff »Raser«. Nach meinem Dafürhalten ist kein »Raser« wer beispielsweise auf der Autobahn wegen Übersehens des ersten Geschwindigkeitsbegrenzungsschildes (Augenblicksversagen) die zulässige Höchstgeschwindigkeit um 45 km/h überschreitet, »Raser« ist meines Erachtens nicht von der Höhe der Geschwindigkeitsüberschreitung abhängig. Für mich ist ein »Raser«, wer in einer, aus verkehrssicherheitsrelevanten Gründen, 30 km/h Zone (z. B. Kindergarten) die Geschwindigkeit um 20 km/h überschreitet.

Sanktionen bei Verkehrsverstößen – Praxis im europäischen Vergleich

Ralf Geisert

Polizeidirektor, Landespolizeipräsidium Saarland, Saarbrücken-Dudweiler

1. Einleitung

Beim Pendeln über die innereuropäischen Grenzen oder auf Geschäfts- bzw. Urlaubsreise haben viele bereits am eigenen Leib erfahren oder wahrgenommen:

Verkehrsverstöße werden im benachbarten europäischen Ausland teilweise deutlich strenger sanktioniert als hierzulande. Besonders streng geahndet werden dort mitunter zu schnelles Fahren, Telefonieren sowie Alkohol am Steuer.

Die Niederlande und die Schweiz stehen mit den höchsten Bußgeldern an der Spitze der deutschen Nachbarländer. Wer etwa das Tempolimit um 20 km/h überschreitet, muss in den Niederlanden und der Schweiz mit einem Bußgeld von mindestens 165,- € rechnen. Seit Einführung des schweizerischen Verkehrssicherheitsprogramms »Via sicura«, wird im eidgenössischen Nachbarland mit Freiheitsstrafe von bis zu vier Jahren bestraft, wer als »Raser« innerhalb geschlossener Ortschaften die zulässige Höchstgeschwindigkeit um 50 km/h überschreitet.

Werden für einen sog. »Rotlichtverstoß« in unserem nördlichen Nachbarland Dänemark mindestens 270,- € Bußgeld verhängt, so wird die Nichtbeachtung der roten Lichtzeichenanlage in Polen ab 70,- € geahndet. Dänemark sieht im Vergleich der Nachbarländer Deutschlands mit 200,- € Bußgeld auch die höchste Sanktion für das Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes vor. Dagegen wird die unerlaubte Nutzung des Handys oder Smartphones in den Niederlanden mit 230,- € am höchsten geahndet.

Im Quervergleich der Nachbarländer, aber auch mit Blick auf die gesetzlich vorgesehenen Sanktionen in der Bundesrepublik Deutschland, ist nicht nur auf den zweiten Blick eine deutliche Diskrepanz feststellbar. Vergleichbar große Unterschiede gibt es aber auch bei den relevanten Unfallkennzahlen in Deutschland und den neun Nachbarländern.

Diese Betrachtung erfolgt auch vor dem Hintergrund, dass der European Transport Safety Council (ETSC), der Verkehrssicherheitsrat der Europäischen Union, die Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften als die wesentliche Komponente der

Verkehrsunfallprävention ansieht. Denn genau diese Verkehrsvorschriften verfolgen das Ziel, schwere und tödliche Verletzungen im Straßenverkehr auszuschließen. Laut ETSC befolgen viele am Verkehr Teilnehmende, die Verkehrsvorschriften bereitwillig, andere nur dann, wenn sie befürchten müssen, tatsächlich erkannt und entsprechend streng sanktioniert zu werden.

Der Autor, der als Leiter zweier grenzüberschreitender Arbeitsgruppen für die harmonische Gestaltung der präventiven und repressiven Verkehrssicherheitskooperationen in der Großregion Saar-Lor-Lux, Wallonien und Rheinland-Pfalz sowie in der deutsch-französischen Zusammenarbeit verantwortlich zeichnet, vergleicht die jeweiligen Verkehrssicherheitsprogramme und polizeilichen Maßnahmenkonzepte. Dabei werden Zusammenhänge zwischen der Sanktionierung von Verkehrsverstößen und relevanten Verkehrssicherheitskennzahlen sowie Aspekte einer Angleichung der Sanktionen aufgezeigt.

2. Verkehrsstöße in Europa

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist als vorrangiges Ziel der Verkehrspolitik der Europäischen Union ausgewiesen. Dabei wird die Zielerreichung an der Verringerung der Zahl der Toten und Verletzten sowie der Sachschäden gemessen. Ein wichtiger Bestandteil der europäischen Verkehrspolitik ist dabei die auf nationalem Recht basierende und durch die sog. »Enforcementrichtlinie« unterstützte konsequente Ahndung der in den Mitgliedstaaten begangenen Verkehrsdelikte, die die Straßenverkehrssicherheit erheblich gefährden.¹

Die Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften wird in diesem Zusammenhang als zentraler Faktor angesehen, wenn es darum geht, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Zahl der Toten und Verletzten erheblich gesenkt werden kann. In Kenntnis des Umstandes, dass die betreffenden, die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte in den Mitgliedstaaten nicht einheitlich behandelt werden, zielt die europäische Verkehrspolitik darauf ab, zwischen den Mitgliedstaaten eine stärkere Angleichung und bessere Umsetzung der Vorschriften im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zu erreichen.²

Voraussetzung für die grenzüberschreitende Ahndung von Verkehrsverstößen in einem zusammenwachsenden Europa³ ist der grenzüberschreitende Informationsaustausch über festgestellte Verkehrsdelikte, die mit einem Fahrzeug begangen werden, das nicht in dem Deliktmitgliedstaat zugelassen ist. Vor dem Hintergrund des großen verwaltungstechnischen Aufwandes und der tangierten Bürgerrechte ist

- 1 Vgl. Begründung zur RICHTLINIE (EU) 2015/413 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte, sog. »Enforcementrichtlinie 2015«, Ziff. (1).
- 2 Ebda, (9), (17).
- 3 Die Einbindung von Großbritannien erfolgt nach dem »Brexit« weiterhin.

dies daher nur beim Vorliegen solcher Verkehrsverstöße vorgesehen, die die Straßenverkehrsicherheit besonders gefährden. Im Einzelnen sind dies

- a) Übertretung der Geschwindigkeit,
- b) Nichtanlegen des Sicherheitsgurts,
- c) Nichtbeachten eines roten Lichtzeichens,
- d) Trunkenheit im Straßenverkehr,
- e) Fahren unter Drogeneinfluss,
- f) Nichttragen eines Schutzhelms,
- g) unbefugte Benutzung eines Fahrstreifens,
- h) rechtswidrige Benutzung eines Mobiltelefons oder anderer Kommunikationsgeräte beim Fahren.⁴

Nach Übermittlung der relevanten Daten durch den Herkunftsmitgliedstaat an den Deliktmitgliedstaat erfolgt von dort die Zusendung eines Informationsschreibens an den Halter, bzw. den Eigentümer des Fahrzeugs oder eine anderweitig identifizierte Person, die des Verkehrsdelikts verdächtig ist. Dabei sind alle einschlägigen Informationen, insbesondere die Art des betreffenden Verkehrsdelikts, der Ort, das Datum und die Uhrzeit des Delikts, die Bezeichnung der Rechtsvorschriften des einzelstaatlichen Rechts, gegen das verstoßen wurde, sowie die Sanktion und Daten zu dem zur Feststellung des Delikts verwendeten Gerät beizufügen.⁵

Zwischenzeitlich wurde die Umsetzung der »Enforcementrichtlinie« mit dem Ergebnis evaluiert, dass die Ziele der Richtlinie, hier vor allem ein hohes Schutzniveau für alle am Verkehr Teilnehmenden durch einen grenzüberschreitenden Informationsaustausch bei straßenverkehrsgefährdenden Delikten und eine leichtere Durchsetzung der Sanktionen auf Grundlagen des jeweils nationalen Rechts, erreicht worden sind. In diesem Zusammenhang wird auch eine Erweiterung des Deliktskataloges um weitere Verstöße diskutiert, z.B. die erhebliche Unterschreitung des Mindestabstandes oder gefährliche⁶ oder erhebliche Parkverstöße.

3. Maßnahmen und Sanktionen in den neun Nachbarländern Deutschlands

Bei der Ahndung festgestellter verkehrssicherheitsrelevanter Verstöße gegen die zulässige Höchstgeschwindigkeit, bei Rotlichtverstößen oder der verbotswidrigen Nutzung von elektronischen Geräten am Steuer sind im Herzen Europas⁷ wie bereits einleitend ausgeführt, erhebliche Unterschiede feststellbar. Angleichungen im Zulassungsrecht für Personen und Fahrzeuge sind innerhalb der EU erfolgt.

Für den Bereich des Verhaltensrechts ist eine Harmonisierung jedoch nicht erfolgt und einheitliche Regelungen gehen, wenn es sie denn gibt, auf internationale

⁴ Enforcementrichtlinie 2015, Artikel 2.

⁵ Ebda, Artikel 5.

⁶ Ggf. Feuerwehrezufahrt, Behinderung von Rettungskräften.

⁷ Die nachfolgende Betrachtung bezieht sich auf Deutschland auf seine Nachbarländer Frankreich, Luxemburg, Belgien, Niederlande, Dänemark, Polen, Tschechische Republik, Österreich und die Schweiz.

Vereinbarungen, wie z.B. das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr aus dem Jahr 1968, zurück.

Einen Überblick über die in den europäischen Ländern vorgesehenen Sanktionen kann man sich, z.B. vor einer Urlaubsfahrt, recht schnell auf einschlägigen Seiten der Automobilverbände im Internet verschaffen. Diese bieten jedoch nur einen groben Anhalt und sind mitunter veraltet oder unvollständig. Dabei ist auch zu beachten, dass auf Grund unterschiedlicher Rechtssysteme in einzelnen Ländern die Verstöße nicht als Verwaltungsunrecht (z.B. Deutschland, Niederlande, Dänemark, Österreich, Schweiz) sondern als Straftat (z.B. Frankreich, Luxemburg, je nach Höhe der Geschwindigkeitsübertretung auch in der Schweiz) eingestuft werden.

	F	L	B	NL	DK	D	PL	CZ	A	CH
Speed + 20 km/h	135,00 €	49,00 €	100,00 €	165,00 €	135,00 €	35,00 €	25,00 €	40,00 €	30,00 €	165,00 €
Speed + > 50 km/h (ab)	1.500,00 €	145,00 €	300,00 €	660,00 €	335,00 €	240,00 €	120,00 €	190,00 €	2.180,00 €	3.000,00 €
Rotlichtverstoß (ab)	135,00 €	145,00 €	165,00 €	230,00 €	270,00 €	90,00 €	60,00 €	100,00 €	70,00 €	230,00 €
Handy / Mobile (ab)	135,00 €	145,00 €	110,00 €	230,00 €	200,00 €	100,00 €	50,00 €	55,00 €	50,00 €	90,00 €
Gurt / Seatbelt	135,00 €	145,00 €	110,00 €	140,00 €	200,00 €	30,00 €	25,00 €	80,00 €	35,00 €	55,00 €
Promillegrenze (generell)	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,2	0,0	0,5	0,5
Alcohol > 0,5 o/oo / < 1,1 o/oo (ab)	135,00 €	500,00 €	170,00 €	325,00 €	0,5 x MG	500,00 €	145,00 €	100,00 €	300,00 €	550,00 €

Tab. 1 © RG Sanktionshöhen (auf Grundlage behördlicher Länderabfrage, Stand 12/2017).

Daher wurde zur Vorbereitung des vorliegenden Beitrages eine Anfrage an behördliche Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner in den Nachbarländern der Bundesrepublik Deutschland oder an gemeinsame Verbindungsstellen der internationalen Polizei- und Zollzusammenarbeit gerichtet. Neben verbindlichen Aussagen zur Ahndung festgestellter Verkehrsverstöße konnten auf diesem Wege auch valide Aussagen zur tatsächlichen Umsetzung nationaler Verkehrssicherungsprogramme gewonnen werden.



Abb. 1 © RG based on Bing Maps, Microsoft Corp. 2017.

Zur Bewertung der so gewonnenen Erkenntnisse, wurden darüber hinaus die IR-TAD- und ETSC – Road Safety Annual Reports herangezogen.

Bei »IRTAD« (International Road Traffic and Accident Database) handelt es sich um eine Datensammlung über Verkehrsunfälle in verschiedenen Ländern innerhalb und außerhalb Europas. Diese Datensammlung geht zurück auf ein Projekt der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus dem Jahr 1988. Ziel war es, eine Datenbank mit statistischen Daten über Verkehrsunfälle verschiedener Länder zu schaffen, um schneller und unkomplizierter über internationale Unfalldaten verfügen und diese vergleichen zu können. Seit 2005 wird diese Datenbank von der OECD⁸ in Paris gepflegt. IRTAD ist damit ein wirksames Hilfsmittel für Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden, Polizei, Automobilclubs, Versicherungen und andere, die Unfallentwicklungen im internationalen Vergleich bewerten und einschätzen müssen. Zurzeit sind in dem öffentlichen und im Internet frei zugänglichen Bestand, neben Basisdaten, wie zum Beispiel Wohnbevölkerung, Ausdehnung des Straßennetzes usw., die wesentlichen Statistiken über Verkehrsunfälle mit Getöteten und Personenschäden nach Alter, Ortslage und Verkehrsbeteiligung enthalten. Auch weitere Unfalldaten und Bezugsgrößen stehen den Nutzern der Datenbank zur Verfügung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der IRTAD-Annual-Report 2017, auf den sich der vorliegende Beitrag bezieht, auf Grundlage der validen Verkehrsunfallzahlen 2015 erstellt wurde.

Im Laufe der Jahre hat sich der Begriff »IRTAD« nicht nur für die Datenbank, sondern auch für die International Traffic Safety Data and Analysis Group (kurz: IRTAD-Gruppe) durchgesetzt. Die IRTAD-Gruppe bringt Verkehrssicherheitsexpertinnen und -experten aus nationalen Straßenverwaltungen, Forschungsinstituten für Straßenverkehrssicherheit, internationalen Organisationen, Automobilverbänden, Versicherungsunternehmen, Automobilherstellern und anderen zusammen.

Mit Unterstützung der Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) bereitet IRTAD derzeit die Schaffung eines globalen Netzwerks von Städten vor, um gemeinsam an der Straßenverkehrssicherheit in städtischen Gebieten zu arbeiten.⁹

»ETSC« bezeichnet, vereinfacht ausgedrückt, den europäischen Verkehrssicherheitsrat, eine in Brüssel ansässige unabhängige Non-Profit-Organisation, die sich zum Ziel gesetzt hat, die Zahl der Toten und Verletzten auf Europas Straßen zu reduzieren. Die 1993 gegründete Organisation bietet der Europäischen Kommission, dem Europäischen Parlament und den Mitgliedstaaten einen neutralen Fundus für fachkundige Beratung in Fragen der Verkehrssicherheit. Darüber hinaus strebt der ETSC die Ermittlung und Förderung wirksamer Maßnahmen auf der Grundlage internationaler wissenschaftlicher Forschung und bewährter Verfahren in Bereichen an,

8 Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung; englisch »Organisation for Economic Co-operation and Development«, OECD; französisch »Organisation de coopération et de développement économiques«, OCDE.

9 Vgl. IRTAD, Begriff und Aufgaben, auf URL <https://www.itf-oecd.org/IRTAD>, Stand 12.11.2017.

die das größte Potenzial für eine Verringerung von Verkehrsunfällen bieten. Die Organisation bereitet sachliche Informationen in Form von wissenschaftlichen Berichten, Merkblättern und Newslettern zur Unterstützung hoher Sicherheitsstandards bei der EU-Harmonisierung auf und stellt diese breit gefächert allen Bedarfsträgern zur Verfügung. Durch den ETSC wird jährlich der sog. »PIN-Award« für herausragende Maßnahmen und Erfolge in der Verkehrssicherheitsarbeit verliehen.¹⁰

In der Folge werden Verkehrssicherheitsmaßnahmen und ausgewählte Sanktionen in den Nachbarländern Deutschlands, u.a. den PIN-Award-Siegerländern 2013 und 2017, aufgezeigt.

3.1 Frankreich

Im Jahr 2016 waren in Frankreich 60 stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen je eine Million Einwohner installiert. 500 weitere Geschwindigkeitsmessanlagen sollen bis 2018 eingesetzt werden, was landesweit 4.700 installierten Geräten entspricht. Daneben sollen 10.000 leere Gehäuse zur Aufnahme von Messtechnik installiert werden, um das subjektive Risiko zu erhöhen, bei einem Geschwindigkeitsverstoß erappt zu werden.

Die Quote der festgestellten Geschwindigkeitsverstöße je Einwohner ist mit 205 Sanktionen pro tausend Einwohner eine der höchsten in Europa. 94% aller Geschwindigkeitsverstöße werden durch stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen detektiert. In Frankreich werden 71% aller festgestellten Geschwindigkeitsübertretungen sanktioniert. Dies ist u.a. auf die Effizienz des Datennetzwerks zurückzuführen, in das alle stationären Geschwindigkeitsmessanlagen eingebunden sind.

Alle Anlagen sind direkt mit einer zentralen Verarbeitungsstelle verbunden, in der durch automatisierte Kennzeichenerkennung die Fahrzeughalter identifiziert werden. Diesen geht dann automatisch weniger als 8 Tage nach der Feststellung des Verstoßes eine entsprechende Zahlungsaufforderung zu, die innerhalb von 46 Tagen beglichen werden muss, um eine entsprechend reduzierte Ahndung zu erhalten. Nach der Einführung der Halterhaftung hat sich die Einspruchsrate bei Geschwindigkeitsverstößen auf unter 1% reduziert. Einer Erhebung der ETSC zu Folge, hätte die Feststellung von 5 Millionen Geschwindigkeitsverstößen pro Jahr ohne Einsatz der neuen automatisierten Messsysteme den Einsatz von 6.500 Polizei- bzw. Verwaltungskräften erforderlich gemacht.

In Bezug auf die Ahndung von Verkehrsverstößen steht Frankreich im Ruf, eines der strengsten Sanktionierungssysteme des Kontinents vorzuhalten. So erfolgt z.B. die Ahndung für die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auf französischen Autobahnen bereits ab einer Überschreitung von 1 km/h nach Abzug einer Toleranz von 7 km/h und schlägt mit 45 € zu Buche. Dabei handelt es sich zunächst um eine »Verminderte Geldbuße«, die innerhalb von 46 Tagen zu zahlen ist. Nach Verstreichen dieser ersten Frist wird die »Pauschalbuße« in Höhe von 68,- € fällig, die dann innerhalb von max. 76 Tagen nach dem Verstoß zu begleichen

¹⁰ Vgl. ETSC, Begriff und Aufgaben, auf URL <https://www.etsc.eu/about-us/>, Stand 12.11.2017.

ist. Bei Überschreitung dieser letzten Frist oder bei Widerspruch kommt die »Erhöhte Geldbuße« von 180,- € zur Anwendung, die dann auf Grundlage internationaler Vereinbarungen europaweit vollstreckt werden kann.

Die zuvor beschriebene Schwerpunktsetzung hat neben anderen Maßnahmen mit dazu geführt, dass in Frankreich eine deutliche Reduzierung auf 5,4 Getötete im Straßenverkehr bezogen auf 100.000 Einwohner im Vergleich zum Jahr 2000 (13,7) erfolgt ist. Frankreich erreicht somit innerhalb der Vergleichsgruppe einen vorderen Mittelfeldplatz (Platz 6 von 10).

Als Sanktion ist für die von der »Enforcementrichtlinie« umfassten Tatbestände Missachtung des Rotlichts, das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts sowie die Benutzung von Mobiltelefonen oder Smartphones am Steuer einheitlich die Zahlung von jeweils 135,- € vorgesehen.

3.2 Luxemburg

Die luxemburgische Regierung sieht als Hauptargument einer glaubwürdigen Verkehrssicherheitspolitik die sog. »Vision Zero«. In diesem Sinne hat die luxemburgische Regierung 2015 die »Nationale Charta für Verkehrssicherheit« mit der Zielvorgabe der gänzlichen Vermeidung von Verkehrsunfällen, bei denen auf Luxemburgs Straßen Menschen getötet oder schwer verletzt werden, in Kraft gesetzt.

Zu den Zielen gehören insbesondere die Reduzierung von Geschwindigkeitsverstößen, der Schutz gefährdeter Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, die konsequente Umsetzung des im Jahr 2002 eingeführten Demerit-Punktesystems, die Implementierung von automatischen Geschwindigkeitskontrollen sowie eine umfassende Verbesserung der Straßeninfrastruktur.¹¹

In Luxemburg gibt es, wie auch in Frankreich, keine der deutschen Verfahrensweise vergleichbaren Ordnungswidrigkeiten und keine Bußgeldbehörden. Verkehrsverstöße werden grundsätzlich als Straftat klassifiziert. Die Straftaten sind in drei Kategorien eingeteilt und die Höhe des Strafmaßes gibt vor, in welche Kategorie die Straftat eingeordnet wird. Dabei unterscheidet man Übertretungen, Delikte und Verbrechen.

Straftaten im Rahmen der Verkehrsordnung stellen mehrheitlich »Übertretungen« dar und werden in einigen Fällen, z.B. Fahren ohne Fahrerlaubnis oder in Fällen gravierender Geschwindigkeitsübertretungen, auch als »Delikte« klassifiziert. Bei den »Übertretungen« unterscheidet man zusätzlich die »*contravention grave*« was übersetzt »*schwerwiegende Übertretung*« bedeutet. Übertretungen im Rahmen der Verkehrsgesetzgebung werden generell mit 25,- bis 250,- € und schwerwiegende Übertretungen mit bis zu 500,- € geahndet.

Als Sanktion ist für die Missachtung des Rotlichts, das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts sowie die Benutzung von Mobiltelefonen oder Smartphones am Steuer im Sinne einer Übertretung einheitlich die Zahlung von 145,- € sowie der Abzug von 2 Punkten vorgesehen.

¹¹ OECD, IRTAD Road Safety Annual Report 2017, OECD Publishing, Paris.

Die Ahndung von Geschwindigkeitsverstößen erfolgt nach einem recht komplexen, gestuften System.

Übertretung					
	Innerorts		außerorts		Autobahn
Überschreitung	≤ 15 km/h	> 15 km/h	≤ 20 km/h	> 20 km/h	> 25 km/h
Ahndung	49 €	145 €	49 €	145 €	145
Punkte	0	2	0	2	2
Delikt (Délit de Grande Vitesse)					
Überschreitung > 50 % und mindestens > 20 km/h der erlaubten Geschwindigkeit					
Ersttäter			Wiederholungstäter (innerhalb 3 Jahren)		
Geldstrafe bis 500 €			Geldstrafe 500 – 10.000 €		
			Haftstrafe 8 Tage bis 3 Jahre		
Retrait Immédiat					
Sofortige Einbehaltung des Führerscheins am Anhalteort					
Überschreitung > 50 % und mindestens > 40 km/h der erlaubten Geschwindigkeit					

Tab. 2 © RG (auf Grundlage behördlicher Abfrage, Stand 12/2017).

Im Hinblick auf die Entziehung der Fahrerlaubnis unterscheidet man in Luxemburg drei Fallkonstellationen. Zunächst die sofortige Einbehaltung des Führerscheins durch Kontrollkräfte am Anhalteort. Daneben gibt es den richterlichen Entzug mit oder ohne Bewährung, bzw. mit teilweiser Bewährung oder den Entzug mit Auflagen (z.B. Fahrten im Zusammenhang mit der beruflichen Tätigkeit).

Ein gravierender Unterschied zur deutschen Verfahrensweise existiert beim sog. »Punkteführerschein«, den es in vergleichbarer Form auch in Frankreich gibt und dessen Einführung in Belgien geprüft wird. Der am 1. November 2002 in Kraft getretene luxemburgische Punkteführerschein ist ein Instrument des Verwaltungsrechts, das auf einem Abzug von Punkten je nach Schwere des begangenen Verstoßes beruht. Der vollständige Verlust des ursprünglichen Punktekapitals führt zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis. Der Punkteführerschein findet auf Personen Anwendung, die auf luxemburgischen Straßen am Verkehr teilnehmen, auch wenn sie keinen Wohnsitz in Luxemburg haben. Jede Person, die nicht im Besitz eines luxemburgischen Führerscheins ist, erhält bei ihrer Einreise nach Luxemburg sozusagen einen »virtuellen luxemburgischen Führerschein«. Bei einem Verstoß gegen die Straßenverkehrsordnung werden die für den jeweiligen Verstoß vorgesehenen Punkte vom Kapital des virtuellen Führerscheins in Abzug gebracht.¹²

12 Vgl. URL <http://www.guichet.public.lu/citoyens/de/transports-mobilite/transports-individuels/permis-conduire/info-permis-points/index.html>, Stand 22.10.2017.

Durch eine Intensivierung der Verkehrsüberwachung und begleitender Maßnahmen ist es in Luxemburg seit dem Jahr 2000 gelungen, die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr bezogen auf 100.000 Einwohner von 17,5 auf 6,4 im Jahr 2015 zu senken, was jedoch innerhalb der Vergleichsgruppe immer noch einem recht hohen Wert (Platz 4 von 10) entspricht. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass dieser Wert im Jahr 2010 auch schon ausgewiesen wurde und seither keine maßgebliche Veränderung erreicht werden konnte.

3.3 Belgien

Die Verkehrssicherheitsarbeit in Belgien basiert auf der »Nationalen Verkehrssicherheitsstrategie 2011-20«. Diese wurde zwischenzeitlich aktualisiert, bzw. der tatsächlichen Entwicklung der Verkehrssicherheit in Belgien angepasst und sieht 15 zu priorisierende Verkehrssicherheitsmaßnahmen für den Zeitraum 2015-20 vor. Dabei soll das Ziel einer Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten um 50 % zum Bezugsjahr 2010 weiterhin verfolgt werden, auch wenn sich abzeichnet, dass die anvisierte Zielgröße von max. 420 Verkehrstoten im Jahr 2020 nicht realisiert werden wird.¹³

Zur Umsetzung der angepassten Strategie werden unter Federführung des belgischen Verkehrsministeriums u.a. folgende Maßnahmen umgesetzt:

- bessere Koordinierung der Bemühungen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit, u.a. Einführung eines strategischen Aktionsplans für besser koordinierte Verkehrskontrollen
- rechtliche Umsetzung der grenzüberschreitenden Ahndung von Verkehrsverstößen im Sinne der Enforcementrichtlinie
- Vereinfachung und Anpassung der Verkehrsregeln, u.a. Regulierung der Nutzung von E-Bikes und Pedelecs
- Einführung einer Null-Promille-Grenze für junge Fahrerinnen und Fahrer
- Einführung neuer (schnellerer) Testgeräte für psychoaktive Stoffe
- Legalisierung der Verwendung von APNR-Kameras für die automatische Kennzeichenerkennung
- Verbesserung der Datenbank zur Erfassung von Verkehrsverstößen
- obligatorische Montage von Alcolocks in Fahrzeugen für den Personentransport
- Durchführung umfassender Verkehrsunfallstudien zur Analyse von Unfallursachen und Gewinnung sicherheitsrelevanter Ansatzpunkte in Bezug auf Zielgruppen und Beteiligungsarten
- obligatorische Installation des Unfalldatenrecorders in Kraftfahrzeugen¹⁴

Die Notwendigkeit der zuvor beschriebenen Maßnahmen(-pakete) lässt sich nicht zuletzt aus dem Umstand ableiten, dass Belgien trotz eines Rückgangs in den vergangenen Jahren (2000: 14,4; 2010: 7,7) in den Jahren 2014 und 2015 mit 6,5

13 OECD, IRTAD Road Safety Annual Report 2017, OECD Publishing, Paris, 2017, S. 24.

14 OECD, IRTAD Road Safety Annual Report 2017, OECD Publishing, Paris, 2017, S. 90.

Getöteten im Straßenverkehr bezogen auf 100.000 Einwohner hinter Polen (7,7) und der Tschechischen Republik (7,0) den dritthöchsten Wert der Vergleichsgruppe aufweist.

Als Sanktionen sind für die von der »Enforcementrichtlinie« umfassten Tatbestände Missachtung des Rotlichts 165,- € und für das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts sowie die Benutzung von Mobiltelefonen oder Smartphones am Steuer einheitlich die Zahlung von 110,- € vorgesehen. Damit liegt die Missachtung des Rotlichts im europäischen Spitzenfeld, während die Ahndung für das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts sowie die Benutzung von Mobiltelefonen oder Smartphones eher moderat ausfällt.

3.4 Niederlande

Die Straßenverkehrssicherheitspolitik in den Niederlanden ist von einer Philosophie der nachhaltigen Verkehrssicherheit geprägt, die sich auf mehrere Schlüsselkonzepte stützt, unter anderem darauf, dass der Prävention gegenüber der Repression der Vorrang einzuräumen ist. Die Schwerpunktsetzung soll demnach bei den Maßnahmen erfolgen, die der Erhöhung der Straßenfunktionalität, der Homogenisierung des Verkehrsflusses und der Steigerung eines toleranten und sicherheitsbewussten Verhaltens der am Verkehr Teilnehmenden dienen.

Im Jahr 2008 wurde der Strategische Plan für die Straßenverkehrssicherheit 2008-2020 (SPV) vom damaligen Verkehrsministerium entwickelt und im Parlament ratifiziert. Der SPV basiert auf drei Eckpfeilern: Kooperation aller Träger der Verkehrssicherheitsarbeit, verbundstrategischer Ansatz zur Bündelung effizienter Verkehrssicherheitsmaßnahmen und somit Gewährleistung nachhaltiger Verkehrssicherheit. Im Jahr 2012 wurde der strategische Plan nach einer Zwischenevaluierung fortgeschrieben und um Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit für Radfahrende und ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie zur Verbesserung der Infrastruktur und Straßenbenutzung im Allgemeinen ergänzt.

Im Jahr 2017 hat das Ministerium mit der Entwicklung eines neuen strategischen Plans für den Zeitraum 2020-2030 begonnen. Regionale und lokale Regierungen, Verbände und Interessenvertretungen werden am Entwicklungsprozess beteiligt.¹⁵

Im Jahr 2015 wurden in den Niederlanden 6,6 Millionen Geschwindigkeitsverstöße registriert (393 je 1.000 Einwohner). Dies stellt mit Abstand die höchste Ahndungsquote in der EU dar. Die Zahl der festgestellten Geschwindigkeitsverstöße ist seit 2010 um 22% gesunken, da die 1.300 festinstallierten analogen Kameras nach und nach durch 600 digitale Geschwindigkeitsmesssysteme ersetzt wurden. 700 fest installierte Kameras wurden schrittweise entfernt, nachdem sich die Rahmenbedingungen, z.B. durch Verbesserung der Straßeninfrastruktur, geändert hatten. Durch die bessere Qualität und den höheren Beweiswert der Digitalaufnahmen können bis zu 30% mehr Verstöße je Messeinheit zur Ahndung kommen.¹⁶ Dabei ist auch

15 OECD, IRTAD Road Safety Annual Report 2017, OECD Publishing, Paris, 2017, S. 380.

16 ETSC, PIN Flash Report 31 »How Traffic Law Enforcement Can Contribute To Safer Roads«, European Transport Safety Council, Brussels, June 2016, Page 16.

anzumerken, dass die Niederlande gemeinsam mit der Schweiz mit 165,- € für eine Geschwindigkeitsüberschreitung von 20 km/h die höchsten Sanktionen in der zehn Länder umfassenden Vergleichsgruppe vorsehen.

In den Niederlanden werden die Tatbestände Missachtung des Rotlichts und die verbotswidrige Benutzung von Mobiltelefonen oder Smartphones am Steuer einheitlich mit 230,- € sowie das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts mit 140,- € geahndet.

Die Niederlande weisen nach einem Anstieg im Vergleich zum Jahr 2014 (3,4) im Jahr 2015 mit 3,7 Getöteten im Straßenverkehr, bezogen auf 100.000 Einwohner (2000: 7,3; 2010: 3,9), den zweitniedrigsten Wert in der Vergleichsgruppe aus.

Während die Niederlande im Bereich der Straßenverkehrssicherheit in Europa eine führende Rolle gespielt haben, sind in den letzten Jahren eine Stagnation und ein Anstieg der Zahl der Verkehrstoten zu verzeichnen. Die Zahl der Verkehrstoten erreichte 2016 sogar 629, was einem leichten Anstieg von 1,5% im Vergleich zu 2015 entspricht. Dies ist das zweite Jahr in Folge, in dem die Zahl der Verkehrstoten gestiegen ist. Vor diesem Hintergrund gehen die Experten des niederländischen Instituts für Verkehrssicherheitsforschung (SWOV) davon aus, dass die für das Jahr 2020 angestrebte Reduzierung der Getöteten nicht erreicht werden kann.¹⁷

3.5 Dänemark

Die Verkehrssicherheitsarbeit ist in Dänemark, Sieger des ETSC PIN-Award 2013, lokal ausgerichtet. Die Trägerschaft liegt bei den Ministerien für Verkehr, Justiz, Inneres und Gesundheit, regionalen Agenturen und den Kommunen. Insgesamt ist diese Organisation sehr effizient, da alle Kooperationspartner das gleiche Ziel verfolgen und eng zusammenarbeiten. Die dänische Verkehrssicherheitskommission, als beratendes Gremium bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern aus Politik und Wissenschaft, legt Ziele fest und gibt Schwerpunktbereiche vor.

Im Mai 2013 wurde der aktuelle dänische »Aktionsplan für Verkehrssicherheit«, der auf der »Vision Zero« basiert, mit dem Slogan »Jeder Unfall ist einer zu viel – eine gemeinsame Verantwortung« in Kraft gesetzt. Dieser Aktionsplan verfolgt das Ziel der Reduzierung der Todesopfer um 60% und die Reduzierung der schwerverletzten Personen um 40% bis 2020 im Vergleich zu 2009.¹⁸

Der Aktionsplan umfasst 10 Schwerpunktbereiche (u.a. Geschwindigkeitsüberschreitungen, Verkehrsunfälle unter der Wirkung von Alkohol und Drogen bzw. mit der Ursache Ablenkung pp.). Für jeden Schwerpunktbereich wurden vielfältige Maßnahmen vorgeschlagen und Leistungsindikatoren definiert, anhand derer die Schwerpunktbereiche bis 2020 regelmäßig überprüft werden sollen.¹⁹

Unabhängig vom zuvor genannten Aktionsplan ist die Unfallursache »Geschwindigkeit« traditionell ein Schwerpunkt der dänischen Verkehrsüberwachung. Die

17 ETSC, Ranking EU Progress On Road Safety, 11th Road Safety Performance Index Report, Brussels, June 2017.

18 OECD, IRTAD Road Safety Annual Report 2017, OECD Publishing, Paris, 2017, S. 24.

19 OECD, IRTAD Road Safety Annual Report 2017, OECD Publishing, Paris, 2017, S. 88.

Sanktionen sind bereits seit langer Zeit vergleichsweise hoch und befinden sich im europäischen Spitzenfeld. Dabei sollen die durchgeführten Verkehrsüberwachungsmaßnahmen und die Ahndung auf Grundlage des dänischen Bußgeldkataloges vornehmlich zur Verhinderung von Verkehrsunfällen und der Reduzierung der Unfallfolgen führen.

Dänemark sieht, gemeinsam mit Frankreich, mit 135,- € für eine Geschwindigkeitsüberschreitung von 20 km/h die zweithöchste Sanktion (hinter den Niederlanden und der Schweiz) in der zehn Länder umfassenden Vergleichsgruppe vor.

In Dänemark wird die Missachtung des Rotlichts mit 270,- € in der Vergleichsgruppe am höchsten geahndet. Auch die Sanktionen für die verbotswidrige Benutzung von Mobiltelefonen oder Smartphones am Steuer sowie das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts liegen mit jeweils 200,- € im Spitzenfeld.

Der ehemalige PIN-Award Sieger Dänemark weist im Jahr 2015, gemeinsam mit dem aktuellen PIN-Award Sieger Schweiz, mit 3,1 Getöteten im Straßenverkehr bezogen auf 100.000 Einwohner nach deutlichem Rückgang (2000: 9,3; 2010: 4,6; 2014: 3,2) den niedrigsten Wert in der Vergleichsgruppe aus.

3.6 Polen

Der nationale Rat für Straßenverkehrssicherheit (NRSC) wurde am 1. Januar 2002 auf Grundlage des Gesetzes über das Straßenverkehrsrecht als nachgeordnete Organisation des polnischen Ministerrats für Verkehrssicherheitsfragen eingerichtet. Der Vorsitz der NRSC obliegt dem für den Straßenverkehr zuständigen Ministerium. Dem NRSC gehören weiterhin hochrangige Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Ministerien und Regierungsinstitutionen an. Der NRSC definiert die Ziele und koordiniert die Aktivitäten der staatlichen Verwaltungen im Bereich der Straßenverkehrssicherheitsarbeit. Im Einzelnen sind dies die Entwicklung und Bewertung von Verkehrssicherheitsprogrammen, die Initiierung von Forschungsprojekten, Begleitung des Gesetzgebungsverfahrens, Vorbereitung und Abstimmung internationaler Vereinbarungen und Koordinierung der internationalen Zusammenarbeit sowie die Überwachung und Bewertung von Verkehrssicherheitsaktivitäten.

Der NRSC verabschiedete im Januar 2013 ein nationales Straßenverkehrssicherheitsprogramm für den Zeitraum 2013-2020 welches sich an der »Vision Zero« orientiert und vom Exekutivorgan des NRSC, dem NRSC-Sekretariat, und Experten aus weiteren Regierungsbehörden erarbeitet worden ist.

Die Programmziele für 2013-2020 sehen eine Reduzierung der Verkehrstoten um 50% und Verringerung der schwer verletzten Personen um 40% bis 2020 im Vergleich zu 2010 vor.

Anfang 2016 wurde ein vorläufiger Zwischenbericht veröffentlicht. Darin wird die Zielerreichung in Bezug auf die Reduzierung der Getöteten im Straßenverkehr als weiterhin möglich eingestuft. Die Zielerreichung bei den Schwerverletzten wird von den Experten in Frage gestellt. Um dieses Ziel tatsächlich erreichen zu können, müssten neue und wirksamere Maßnahmen verabschiedet und umgesetzt werden.

Dabei sollen unter Beibehaltung der bisherigen Ziele Schwerpunkte analysiert und Maßnahmen zielgerichtet initiiert werden.²⁰

In diesem Zusammenhang wurden zwischenzeitlich die Sanktionen für erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen und das Fahren unter alkoholischer Beeinflussung angepasst. Neben den Möglichkeiten der Entziehung der Fahrerlaubnis wurden auch Regularien zur direkten Entschädigung möglicher Opfer bzw. für zusätzliche Zahlungen in einen Verkehrsopferfonds geschaffen. Weiterhin werden verstärkt zielgruppenorientierte Präventionskampagnen initiiert und seit 2015 sind allen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen obligatorisch Straßenverkehrssicherheitsaudits vorgeschaltet.²¹

Trotz durchgeführter Anpassungen werden in Polen die Missachtung des Rotlichts ab 60,- €, die verbotswidrige Benutzung von Mobiltelefonen oder Smartphones am Steuer mit 50,- € und das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts mit 25,- € d.h. mit den geringsten Sanktionen innerhalb der Vergleichsgruppe geahndet.

Polen weist im Jahr 2015 mit 7,7 Getöteten im Straßenverkehr bezogen auf 100.000 Einwohner zwar einen kontinuierlichen Rückgang (2000: 16,4; 2010: 10,2; 2014: 8,4), aber auch den höchsten Wert in der Vergleichsgruppe aus.

3.7 Tschechien

Hauptkoordinierungsbehörde für die Verkehrssicherheitsarbeit in der Tschechischen Republik ist mit BESIP (Bezpečnost silničního provozu) eine unabhängige Abteilung des Verkehrsministeriums, die auch für die nationale Straßenverkehrsstrategie 2011- 2020 verantwortlich zeichnet. Neben 14 regionalen BESIP-Koordinatoren/innen wird die Verkehrssicherheitsarbeit weiterhin durch den Regierungsrat für Straßenverkehrssicherheit (bestehend aus Vertreter/innen von Parlament, Ministerien, Bürgerverbänden, Berufsverbänden und sonstigen Interessenvertretungen) gestaltet.

Hauptziel des nationalen strategischen Plans für die Straßenverkehrssicherheit der Jahre 2011-2020 ist die Senkung der Getöteten um 60% bis 2020 im Vergleich zu 2009. Das zweite Ziel ist eine Reduzierung der Zahl der Schwerverletzten um 40%. Zwischenziele sind dabei für jedes Jahr bis 2020 festgelegt.

Nach anfänglichen Erfolgen bei der Zielerreichung, wurden die Zwischenziele zwischen 2014 und 2016 nicht erreicht. Angesichts dieser ungünstigen Entwicklung wird aktuell eine eingehende Überarbeitung der nationalen Strategie vorgenommen. Die Hauptziele wurden nicht geändert, jedoch wurden neue Unterziele eingeführt.²² Bei den angestrebten Maßnahmen handelt es sich u.a. um die Novellierung des Punktesystems, die Intensivierung der Verkehrsüberwachung (u.a. den Einsatz von

20 Vgl. OECD, IRTAD Road Safety Annual Report 2017, OECD Publishing, Paris, 2017, S. 431.

21 Vgl. OECD, IRTAD Road Safety Annual Report 2017, OECD Publishing, Paris, 2017, S. 432.

22 OECD, IRTAD Road Safety Annual Report 2017, OECD Publishing, Paris, 2017, S. 140.

mobilen und stationären Geschwindigkeitsmesssystemen), sowie die konsequente Umsetzung der Enforcementrichtlinie und der grenzüberschreitenden Ahndung.

In der Tschechischen Republik werden die Missachtung des Rotlichts ab 100,- €, die verbotswidrige Benutzung von Mobiltelefonen oder Smartphones am Steuer mit 55,- € und das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts mit 80,- € vergleichsweise moderat geahndet.

Die Tschechischen Republik weist nach einem Anstieg im Vergleich zum Vorjahr (2014: 6,5) im Jahr 2015 mit 7,0 Getöteten im Straßenverkehr bezogen auf 100.000 Einwohner (2000: 14,5; 2010: 7,7) den zweithöchsten Wert in der Vergleichsgruppe aus.

3.8 Österreich

Die Hauptverantwortung für die Verkehrssicherheit in Österreich liegt beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT). Das BMVIT kooperiert im Rahmen des österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms mit dem Bundesministerium des Innern (BMI) und weiteren Ministerien, Gebietskörperschaften, Interessenvertretungen, Industrie- und Handelskammern, Verbänden und Verkehrssicherheitsverbänden.

Mit dem »Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm 2011-20« wird das Ziel verfolgt, eines der fünf verkehrssichersten Länder Europas zu werden. Dabei sollen die Zahl der Verkehrstoten um 50%, die Zahl der Schwerverletzten um 40% und Anzahl der Verkehrsunfälle mit Verletzten um 20% reduziert werden.²³

Der im BMVIT eingerichtete Verkehrssicherheitsbeirat wurde 2006 als Forum für Entscheidungsträger in Fragen der Straßenverkehrssicherheit und insbesondere für die Vorbereitung, laufende Bewertung und Entwicklung von Verkehrssicherheitsprogrammen für alle Verkehrsträger eingerichtet. Mitglieder sind Vertreter der im österreichischen Parlament vertretenen Parteien, Vertreter von Ministerien, Gebietskörperschaften, Automobilclubs, Industrie- und Handelskammern, Handels- und Arbeitsverbänden, Interessengruppen und Forschungseinrichtungen.

Der ebenfalls im BMVIT eingerichtete österreichische Verkehrssicherheitsfonds wird anteilmäßig aus festgesetzten Sanktionen finanziert. Der Straßenverkehrssicherheitsfonds spielt eine Schlüsselrolle bei der Finanzierung von Straßenverkehrssicherheitsforschungsprojekten und Maßnahmen auf Grundlage des Straßenverkehrssicherheitsprogramms. Die Finanzierungsprioritäten sind dabei an den Zielen des Straßenverkehrssicherheitsprogramms ausgerichtet.²⁴

Trotz erheblicher Fortschritte im letzten Jahrzehnt sind die österreichischen Verkehrssicherheitszahlen im Vergleich zur gesamten Europäischen Union nur durchschnittlich und für die EU15-Länder unterdurchschnittlich.

23 OECD, IRTAD Road Safety Annual Report 2017, OECD Publishing, Paris, 2017, S. 24.

24 OECD, IRTAD Road Safety Annual Report 2017, OECD Publishing, Paris, 2017, S. 73.

Der Jahresbericht 2015 des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie gibt einen aktuellen Überblick über den Stand der Umsetzung des Straßenverkehrssicherheitsprogramms, welches Maßnahmen in allen Handlungsfeldern der Verbundstrategie und Schwerpunkte im Bereich der Verbesserung der Sicherheit auf Landstraßen sowie beim Schutz der zweirädrigen am Verkehr Teilnehmenden vorsieht.²⁵

In Österreich werden die Missachtung des Rotlichts ab 70,- €, die verbotswidrige Benutzung von Mobiltelefonen oder Smartphones am Steuer ab 50,- € und das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts mit 35,- € geahndet. Lediglich Polen sieht in der Vergleichsgruppe geringere Sanktionen vor.

Österreich weist nach einem Anstieg im Vergleich zum Vorjahr (2014: 5,1) im Jahr 2015 mit 5,6 Getöteten im Straßenverkehr bezogen auf 100.000 Einwohner (2000: 12,2; 2010: 6,6) den fünfthöchsten Wert in der Vergleichsgruppe aus.

3.9 Schweiz

Auf Grund des eidgenössischen föderalen Systems zeichnen in der Schweiz viele Organisationen für die Straßenverkehrssicherheit verantwortlich, darunter lokale und kantonale Behörden, Interessengruppen und Versicherungsunternehmen. Die führenden Rollen in der Verkehrssicherheitsarbeit werden durch den schweizerischen Fonds für Verkehrssicherheit, den schweizerischen Unfallverhütungsrat und das Schweizerische Bundesamt für Straßen (ASTRA/OFROU) wahrgenommen. Der Schweizerische Bundesrat verantwortet die nationale Verkehrssicherheitspolitik und ist zuständig für das Verkehrssicherheitsprogramm »Via sicura« welches am 15. Juni 2012 verabschiedet worden ist und seither sukzessive umgesetzt wird.²⁶

Obwohl im Rahmen des Programms »Via sicura« kein quantitatives Ziel festgelegt wurde, weist die Schweiz, gemeinsam mit dem ehemaligen PIN-Award Sieger Dänemark, im Jahr 2015 mit 3,1 Getöteten im Straßenverkehr bezogen auf 100.000 Einwohner (2000: 9,3) den niedrigsten Wert in der Vergleichsgruppe aus.

Der ETCS PIN-Award 2017 wurde der Schweiz vor dem Hintergrund verliehen, dass die Zahl der Verkehrstoten in der Schweiz seit 2001 um 60% gesunken ist, von 544 im Jahr 2001 auf 216 im Jahr 2016. Zwischen 2010 und 2016 verzeichnete das Land einen Rückgang der Zahl der Verkehrstoten um 34%. Die Schweiz verzeichnete 2016 einen erneuten Rückgang um 15% gegenüber dem Stand von 2015. Die Schweiz hat damit im Jahr 2016 zusammen mit Norwegen die niedrigste Straßensterblichkeitsrate in Europa mit 2,6 Verkehrstoten je 100.000 Einwohner.

Aus Anlass der Preisverleihung des PIN-Awards 2017 führte Jürg Röthlisberger, der Direktor des Schweizerischen Bundesamts für Straßen, aus, dass sicherere Fahrzeuge, bessere Rettungsdienste, sicherere und besser unterhaltene Straßen und ein

25 OECD, IRTAD Road Safety Annual Report 2017, OECD Publishing, Paris, 2017, S. 74.

26 OECD, IRTAD Road Safety Annual Report 2017, OECD Publishing, Paris, 2017, S. 529.

sich ständig verbesserndes Verhalten der am Verkehr Teilnehmenden maßgeblich zum Erfolg von »Via sicura« beigetragen haben.

Vor einigen Jahrzehnten seien bereits einige wichtige Maßnahmen umgesetzt worden, darunter niedrigere zugelassene Blutalkoholkonzentrationen im Straßenverkehr, die Absenkung der Geschwindigkeitsniveaus und die obligatorische Verwendung von Sicherheitsgurten. Darauf baue das Aktionsprogramm »Via sicura« auf, das 2013 mit dem Ziel eingeführt sei, Verkehrsunfälle noch stärker zu reduzieren und die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen.

In Bezug auf die Verringerung von Verkehrsunfällen, die zu schweren oder gar tödlichen Verletzungen führen, haben sich die Verordnung über höhere Sanktionen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen, das vollständige Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss für bestimmte am Verkehr Teilnehmende (z.B. gewerbliche Fahrer) und verschiedene infrastrukturbezogene Maßnahmen als besonders effektiv erwiesen.

Im Visier seien dabei insbesondere »Raser«, die als Straftäter schwere Sanktionen riskieren, die von der Beschlagnahme des Fahrzeugs bis hin zu obligatorischen Freiheitsstrafen von bis zu 4 Jahren reichen können. Die Mindestdauer des Führerscheintzugs liege bei 2 Jahren und Wiederholungstätern werde die Fahrerlaubnis definitiv entzogen.²⁷

Allein im Kanton Zürich wurden seit der Einrichtung einer speziellen Ermittlungsgruppe innerhalb von 2 Jahren unter Ausschöpfung der prozessualen Möglichkeiten 150 Fahrzeuglenker nach gravierenden Geschwindigkeitsverstößen als »Raser« identifiziert, verhaftet und zur Strafanzeige gebracht. Dabei wurden in rd. 100 Fällen auch die jeweiligen Tatfahrzeuge sichergestellt.²⁸

In Bezug auf die Kontrolltaktik ist anzumerken, dass die Kantonspolizei verstärkt auf den Einsatz sog. »semistationärer Anlagen« baut und die stationären Geschwindigkeitsmessanlagen teilweise gar nicht mehr oder nur noch begrenzt zum Einsatz kommen. Darüber hinaus werden zur Ermittlung der »Raser« intensive Recherchen in den sozialen Netzwerken vorgenommen und bei Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen Smartphones und Dashcams sichergestellt und ausgewertet.²⁹

Personen, die schwere Verstöße gegen das Straßenverkehrsgesetz begehen, wie z. B. erhebliche Geschwindigkeitsübertretungen, wird die Fahrerlaubnis nach Ablauf der Strafdauer nicht automatisch, sondern erst nach einer Fahreignungsabklärung wiedererteilt.

Anders als in vielen anderen europäischen Staaten ist es in der Schweiz verboten, Standorte von Polizei- oder Radarkontrollen über kommerzielle Kanäle zu kommunizieren. Meldungen zu Geschwindigkeitskontrollen durch audiovisuelle Medien, GPS mit Radardetektoren, Internetportale und SMS-Services sind ebenfalls verboten.³⁰

27 ETSC, Ranking EU Progress On Road Safety, 11th Road Safety Performance Index Report, Brussels, June 2017.

28 Kantonspolizei Zürich, Antwort vom 26.09.2017 auf behördliche Nachfrage vom 31.08.2017.

29 Vgl. ebda.

30 Vgl. Botschaft zu Via sicura, Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, Schweizerischer Bundesrat, 20. Oktober 2010; vgl. Via sicura – Faktenblatt, Maßnahmen gemäß Bundesbeschluss vom 15. Juni 2012, Bundesamt für Straßen, ASTRA.

Ergänzend ist anzumerken, dass die Schweiz gemeinsam mit den Niederlanden mit 165,- € für eine Geschwindigkeitsüberschreitung von 20 km/h die höchsten Sanktionen in der zehn Länder umfassenden Vergleichsgruppe vorsehen.

In der Schweiz wird Missachtung des Rotlichts mit 230,- € gemeinsam mit den Niederlanden in der Vergleichsgruppe am zweithöchsten sanktioniert. Die verbotswidrige Benutzung von Mobiltelefonen oder Smartphones am Steuer mit 90,- € und das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts mit 55,- € werden hingegen vergleichsweise moderat geahndet.

Abschließend bleibt bei der Betrachtung des deutschen Nachbarlandes Schweiz anzumerken, dass das Ziel einer deutlichen Reduzierung der Verkehrstoten und der Folgen von Verkehrsunfällen auf eine konsequente Umsetzung der europaweit anerkannten, jedoch nur selten in dieser Form mit Leben erfüllten Verbundstrategie (siehe Abb. 2, Seite 16), unter konsequenter Berücksichtigung aller Aufgabenfelder, zurückzuführen ist.

4 Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland

Grundlegende Vorgaben für die Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes und der Bundesländer ergeben sich aus dem »**Verkehrssicherheitsprogramm 2011**« des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Mit diesem Strategiepapier wird das Ziel verfolgt, eine sichere Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger zu ermöglichen und diese zugleich umwelt- und klimafreundlich zu gestalten. Dem entsprechend ist das Verkehrssicherheitsprogramm 2011 u.a. darauf ausgerichtet,

- die Sicherheit im Straßenverkehr kontinuierlich zu erhöhen,
- eine umweltverträgliche, nachhaltige Mobilität zu ermöglichen,
- Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, zu einer sicheren und möglichst hindernisfreien Fortbewegung im öffentlichen Raum zu verhelfen,
- eine Kultur der gegenseitigen Rücksichtnahme und des verantwortlichen Verhaltens im Straßenverkehr zu fördern und
- technische Innovationen der deutschen Industrie im Automobil- und Verkehrssicherheitssektor positiv zu begleiten und Rahmenbedingungen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilwirtschaft zu schaffen.³¹

Wesentlicher Kompetenzträger in den Belangen der Verkehrssicherheitsarbeit auf Bundesebene ist der **Deutsche Verkehrssicherheitsrat e. V.(DVR)**, der sich der Aufgabe verschrieben hat, ganzheitliche Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit zu fördern. Der DVR bündelt die Aktivitäten seiner Mitglieder, darunter Fachministerien, Verbände und Interessenvertretungen und gestaltet und unterstützt Kampagnen, Initiativen und Aktionen auf den verschiedensten Gebieten der Verkehrssicherheit.

31 Verkehrssicherheitsprogramm 2011, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin, 2011, Nachdruck 2015.

Unter Berücksichtigung einschlägiger wissenschaftlicher Erkenntnisse orientiert sich die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland als gesamtgesellschaftliche Aufgabe weiterhin an einem allgemein anerkannten und bewährten strategischen Ansatz, der, bezogen auf die relevanten Systemkomponenten, ausgewählte Handlungsfelder unter Ausnutzung sich ergebender Synergieeffekte verknüpft.

Aus systemtheoretischer Sicht handelt es sich beim »Straßenverkehr« um das komplexe Ergebnis des Zusammenwirkens der wesentlichen Systemkomponenten Mensch (Verkehrsteilnehmer/innen), Fahrzeug (Verkehrsmittel) und Straße (Verkehrsinfrastruktur und Umwelteinflüsse).

So gesehen sind Verkehrsunfälle Systemfehler, die sich entweder aus den Einzelkomponenten »monokausal« (z.B. angetrunkene/r Fahrer/in verursacht einen VU, trotz technisch einwandfreiem Fahrzeug und optimaler Straße) oder aus einer Fehlerkombination »multikausal« (z.B. zu schnell, abgefahrene Reifen, nasse Fahrbahn) ergeben.

Alle Systemkomponenten sind zielführenden Maßnahmen in den jeweiligen Handlungsfeldern zugänglich. Die unfallverhütende Wirkung lässt sich steigern (Synergieeffekt), wenn Maßnahmen im Sinne eines **verbundstrategischen Ansatzes** (siehe Abb. 2 Verbundstrategie) aufeinander abgestimmt auf alle Systemelemente einwirken.³²



Abb. 2 Verbundstrategie © RG 2010.

32 Vgl. »Verkehrssicherheitsarbeit im Spannungsfeld gesamtpolizeilicher Sicherheitsaufgaben«, Ludwig Laub, Christine Sutter, Heinz-Albert Stumpen, Guido Kattert, DHPol, Münster-Hiltrup, 11/2016.

Die bundesweit durch die jeweiligen Innenministerien mit Verordnungscharakter umgesetzten »**Leitlinien für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei**« sehen vor, dass jeder Form verkehrspolizeilichen Handelns eine umfangreiche Analyse der Verkehrssicherheitslage voranzustellen ist. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse sind Grundlage für Planungsprozesse externer und interner Stellen (Engineering).

Als verkehrspolizeiliche Maßnahmen schließen sich dieser Analyse regelmäßig zielgruppen- und ursachenorientierte Maßnahmen der Verkehrssicherheitsberatung (Education) und Verkehrsüberwachung (Enforcement) an, die dann auch mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit (Public Relations) in den traditionellen (Presse, Rundfunk und Fernsehen) und neuen Medien (Internet, Facebook, Twitter pp.) zu begleiten sind.

Das verkehrspolizeiliche Kernaufgabenfeld »**Verkehrsüberwachung**« beinhaltet die Überwachung und Sanktionierung von Personen (in Bezug auf Eignung, Zulassung und Verhalten) sowie die Überwachung von Fahrzeugen (in Bezug auf Zustand und Zulassung) und des Verkehrsraums (in Bezug auf Einheit von Bau und Betrieb).³³

Die zur Erkennung von zu sanktionierenden Verhaltensweisen zwingend notwendige Verkehrsüberwachung ist dabei keineswegs nur repressiv zu verstehen. Die Verfolgung von Verkehrsverstößen ist nur Mittel zum Zweck und nicht originäres Überwachungsziel. Vielmehr soll die Einhaltung der Verkehrsvorschriften in erster Linie durch personelle oder »technische« Präsenz im Verkehrsraum generalpräventiv erreicht werden.

Es gibt mehrere Erklärungsansätze, warum sich Menschen an Regeln bzw. Gesetze oder Normen halten oder sie missachten. Einer dieser Erklärungsansätze ist das sog. »Wirkmodell der Regelbefolgung«³⁴, wonach Regeln aus Überzeugung beachtet werden können (innere Regelkonformität) oder weil Menschen u.a. durch die Androhung einer spürbaren Sanktion hierzu veranlasst werden (äußere Regelkonformität).

Bei der näheren Betrachtung der »äußeren Regelkonformität« liegen die Gründe für die Regelbefolgung in den zu erwartenden ungünstigen Konsequenzen, die das eigene Fehlverhalten haben kann, somit in der Sanktionserwartung und Sanktionsfurcht; um Bestrafung zu vermeiden, werden Regeln eingehalten. Daraus lassen sich die üblichen Anforderungen für Überwachungssysteme ableiten: ausreichende Entdeckungswahrscheinlichkeit für Regelübertretungen und angemessene Höhe der Sanktion als Elemente der sog. »**Risikoformel**«.³⁵

Vor diesem Hintergrund wird in der Schriftenreihe Verkehrssicherheit des DVR zur Verbesserung der Regelbefolgung u.a. empfohlen, die wahrgenommene Entdeckungswahrscheinlichkeit für Übertretungen durch Kontrollen, Polizeipräsenz und, insbesondere bei Geschwindigkeitsdelikten, durch technische Überwachung zu erhöhen.³⁶

33 Vgl. Geisert, Ralf, »Wieviel (Polizei-)Präsenz braucht der sichere Straßenverkehr«, VGT Goslar, AK VII, 2017.

34 Vgl. »Verkehrsregelakzeptanz und Enforcement«, Rößger, L., Schade, J., Schlag, B. & Gehlert, T., Forschungsbericht VV06, Unfallforschung der Versicherer, Berlin 2011.

35 ebda.

36 Vgl. Schlag, Bernhard, »Regelbefolgung«, in Schriftenreihe Verkehrssicherheit 14, DVR, Bonn, 2010.

Besonders relevant für die Wirksamkeit von Kontrollen ist ein hoher Grad an Unvorhersehbarkeit, ob, wann, wo und wie die Regelbefolgung überwacht wird.³⁷ Beim Einsatz stationärer Geschwindigkeitsmessanlagen, die in den europäischen Nachbarländern nahezu wie Pilze aus dem Boden schießen (vgl. Pkt. 3.1 Frankreich), aber auch in Deutschland immer mehr zum Einsatz kommen, wird sich eine Wirkung räumlich und zeitlich nur begrenzt entfalten können und eine Generalisierung und damit eine Internalisierung von Regeln dürfte kaum erreicht werden.³⁸ Hier könnte der im Kanton Zürich (vgl. Pkt. 3.9) und auch einigen deutschen Bundesländern (z.B. Rheinland-Pfalz) verfolgte Ansatz des Einsatzes semistationärer Geschwindigkeitsmessanlagen zielführend sein, wenn bei der Auswahl der Aufstellörtlichkeiten nicht eine mögliche »Gewinnerzielung« sondern ausschließlich Aspekte der Verkehrssicherheit ausschlaggebend sind.

In diesem Zusammenhang wird unter anderem vom ETSC kritisch angemerkt³⁹, dass es wohl auf Grund des föderalen Systems in der Bundesrepublik Deutschland keine einheitliche Strategie für das Handlungsfeld Geschwindigkeitsüberwachung gebe und auch keine verbindlichen Zahlen in Bezug auf die in Deutschland durch die Bundesländer und die Kommunen eingesetzten Geschwindigkeitsmessanlagen vorliegen. ETSC schätzt, dass bundesweit rund 4.400 Geschwindigkeitsmesssysteme fest installiert sind, die Anzahl der festinstallierten Geschwindigkeitsmessanlagen jedoch bundesweit variere. Während in Baden-Württemberg rund 1.150 festinstallierte Geschwindigkeitsmesssysteme im Einsatz seien, wären es im benachbarten Bayern nur 89. In den letzten Jahren habe die Zahl der Messsysteme aber insbesondere in städtischen Gebieten deutlich zugenommen.⁴⁰

Mit 35,- € für eine Geschwindigkeitsüberschreitung von 20 km/h oder ab 90,- € für einen Rotlichtverstoß sind in Deutschland jeweils die dritt niedrigsten Sanktionen (Polen 25,- €/60,- €; Österreich 30,- €/70,- €) in der zehn Länder umfassenden Vergleichsgruppe vorgesehen.

Geschwindigkeitsüberschreitungen von 36 bis 40 km/h durch Pkw außerhalb geschlossener Ortschaften werden mit 120,- € Bußgeld und einem Punkt oder Überholen bei unklarer Verkehrslage mit 100,- € und ebenfalls einem Punkt geahndet. Kritiker dieser vergleichsweise moderaten Sanktionshöhen führen an, dass beide Verkehrsverstöße auf Landstraßen oft tödlich enden. Es sei festzustellen, dass gerade im Bereich der Hauptunfallursachen die Regelsanktionen teilweise äußerst gering ausfallen und daher auch die Kritik berechtigt sei, dass diese Sanktionen in keinem

37 Schlanstein, P. »Optimierung von Tempo- und Alkoholkontrollen«, in Polizei, Verkehr, Technik, 1/2015, S. 5 ff.

38 ebda.

39 Vgl. ETSC, PIN Flash Report 31 »How Traffic Law Enforcement Can Contribute To Safer Roads«, European Transport Safety Council, Brussels, June 2016, S. 19.

40 ebenda.

Verhältnis zum hohen Rechtsgut der körperlichen Unversehrtheit bzw. des Lebens stehen, welche durch das verkehrswidrige Verhalten bedroht werden.⁴¹

Trotz jüngst erfolgter Anpassung der Sanktion für die von der »Enforcementrichtlinie« umfasste verbotswidrige Nutzung elektronischer Geräte, u.a. Mobiltelefone oder Smartphones, am Steuer auf 100,- € liegt dieser Wert immer noch im unteren Mittelfeld bezogen auf die Vergleichsgruppe. Hier sehen die Niederlande mit 230,- € die höchste und Polen (gemeinsam mit Österreich) mit 50,- € die geringste Sanktion vor.

Das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts wird in Deutschland mit 30,- € am zweitniedrigsten in der Vergleichsgruppe sanktioniert. Hier ist die Diskrepanz der höchsten Ahndung in Dänemark mit 200,- € und der niedrigsten Sanktion in Polen mit 25,- € augenscheinlich.

Deutschland weist nach einem Anstieg im Vergleich zum Vorjahr 2014 (4,2) im Jahr 2015 mit 4,3 Getöteten bezogen auf 100.000 Einwohner (2000: 9,1; 2010: 4,5) den viertniedrigsten Wert in der Vergleichsgruppe aus. Dabei ist zu bemerken, dass trotz einer positiven Trendausrichtung, die Rückgänge aktuell deutlich unter der angestrebten Zielgröße Reduzierung der Getöteten bis 2020 um 40 % liegen und auch nahezu stagnieren.

5 Gegenwart und Zukunft der Verkehrsüberwachung im Herzen Europas

Tödliche Verkehrsunfälle im Straßenverkehr stellen vermeidbare Unglücksfälle dar, die mit unbeschreiblichem persönlichem Leid und einem nicht zu beziffernden volkswirtschaftlichen Schaden verbunden sind.

Aus der Ex-post-Evaluierung des dritten Aktionsprogramms für Sicherheit im Straßenverkehr (2001 – 2010) der EU-Kommission geht hervor, dass die Durchsetzung der Verkehrsvorschriften ein zentraler Faktor sei, wenn es darum gehe, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, die Zahl der Toten und Verletzten in der Europäischen Union erheblich zu senken. Dies bedürfe einer strategisch ausgerichteten intensiven Verkehrsüberwachung und einer umfangreichen begleitenden Öffentlichkeitsarbeit in allen EU-Ländern. Daher sei es erforderlich, den Willen zu einer intensiven Verkehrsüberwachung in den EU-Leitlinien für die Jahre 2011 bis 2020 noch stärker zu verankern. So sei zwischen 2001 und 2010 das Potenzial einer gemeinsamen europäischen Strategie im Bereich der Verkehrsüberwachung nicht voll ausgeschöpft worden.⁴² Die hier in Rede stehenden Leitlinien sind zwischenzeitlich von allen europäischen Parlamenten ratifiziert und als verbindlich anerkannt worden.

Vor diesem Hintergrund ist eine zentrale Forderung der Verkehrspolitik der EU auch die konsequente Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften als zentraler Faktor für die Reduzierung der Unfallfolgen und die Erreichung der »Vision Zero« in Europa. Vor dem Hintergrund, dass, wie unter Pkt. 3 und 4 ausgeführt,

41 Vgl. Deutscher Verkehrsexpertentag, Deutsche Hochschule der Polizei, Münster 24.11.2017.

42 Vgl. Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020, EU-Kommission, Brüssel, 2010.

die betreffenden, die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte in den Mitgliedstaaten nicht einheitlich behandelt werden, gibt es Bestrebungen der EU-Kommission, eine stärkere Angleichung und bessere Umsetzung der Vorschriften im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zwischen den Mitgliedstaaten zu gewährleisten.

Nicht nur subjektiv wahrgenommen, auch tatsächlich belegbar liegt, wie unter Pkt. 3 und 4 ausgeführt, ein deutliches Ungleichgewicht der Sanktionen für die zuvor beschriebenen Verkehrsverstöße in den zehn Vergleichsländern vor. Bei der Analyse der Verkehrssicherheitsprogramme konnte festgestellt werden, dass sich die acht der EU angehörenden Nachbarländer Deutschlands umfänglich zu den in den EU-Leitlinien beschriebenen Zielen, insbesondere der Reduzierung der Verkehrstoten um 50 % bis 2020, bekennen. Auch die Anstrengungen der Schweiz zielen, ohne eine quantitative Zielvorgabe, in diese Richtung. Allein Deutschland hat die Vorgaben der EU relativiert und strebt eine Reduzierung der Verkehrstoten um 40 % an. Auffällig ist, dass sich die jeweiligen Trendlinien, mit wenigen Ausnahmen, außerhalb der gesteckten Zielkorridore bewegen und Expertinnen und Experten bereits jetzt prognostizieren, dass die durch die EU definierten bzw. »selbst gesteckten« Ziele in nahezu allen Ländern der Vergleichsgruppe, darunter Deutschland, nicht erreicht werden können.

Die nachfolgende Abbildung zeigt in den blauen Säulen die zuvor im Rahmen der Länderanalyse kommentierte Häufigkeitsziffer »Getötete im Straßenverkehr bezogen auf 100.000 Einwohner«. Im Verhältnis dazu wird in den roten Säulen die Sanktionshöhe für eine Geschwindigkeitsüberschreitung von 20 km/h, als ein Beispiel für die derzeitige Ungleichgewichtung der Sanktionen, dargestellt.

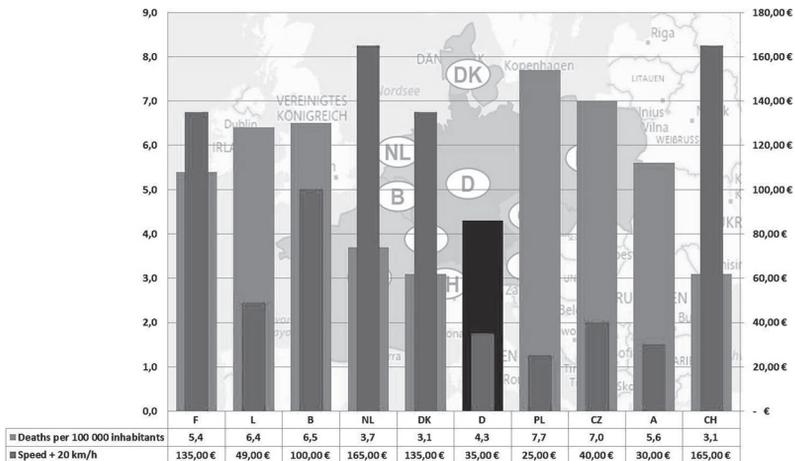


Abb. 3 © RG based on IRTAD Annual Report 2017.

Um die Erreichung der angestrebten Ziele entgegen der Einschätzung der Expertinnen und Experten doch noch gewährleisten zu können, haben einige Länder der Vergleichsgruppe auf der Grundlage von Zwischenevaluationen die strategische Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit bereits angepasst. Diese Anpassungen entsprechen dabei größtenteils den bereits im Jahr 2010 in den EU-Leitlinien formulierten Forderungen nach einer verstärkten Koordinierung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen, insbesondere im Handlungsfeld Verkehrsüberwachung. Dem Prinzip »Best Practice« folgend, sollen Verkehrsüberwachungsmaßnahmen effizienter umgesetzt werden. Dabei sollen Kontrollkampagnen, die in und zwischen mehreren Mitgliedsstaaten organisiert werden, gefördert und intensiviert werden. Darüber hinaus habe, so die EU-Kommission in ihren Leitlinien, die Evaluation zurückliegender Programme und Kampagnen gezeigt, dass die wirksamsten Ergebnisse erreicht werden, wenn die Handlungsfelder Verkehrsüberwachung, Verkehrssicherheitsberatung und begleitende Öffentlichkeitsarbeit im Sinne der Verbundstrategie gekoppelt werden.⁴³

Auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat fordert in Übereinstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, die Verkehrsüberwachung zu verstärken, diese auf Hauptrisikogruppen sowie Hauptunfallursachen zu konzentrieren und die Überwachung möglichst flächendeckend, vor allem aber für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht kalkulierbar zu gestalten.⁴⁴

Nur mit nachhaltigen und abgestimmten Maßnahmenkonzepten kann der allenthalben feststellbaren bedenklichen Entwicklung der Verkehrsmoral entgegengewirkt werden.

Wichtig ist dabei, dem Vorwurf der sog. »Abzocke« entgegenzutreten, der u.a. dadurch hervorgerufen wird, dass Verkehrsüberwachungsmaßnahmen häufig eher Gesichtspunkten der staatlichen bzw. kommunalen Einnahmenmaximierung, denn Aspekten der Verkehrssicherheit zugeordnet werden. Das sich daraus ergebende Gefühl der »Gängelung« steht den zuvor beschriebenen und beabsichtigten Zielen einer schadenminimierenden, bürgernahen und transparenten Verkehrssicherheitsarbeit entgegen.

In Bezug auf die Sanktionshöhe könnte sich, Experten zu Folge, die Höhe der Bestrafung verstärkt am Schädigungspotential der Verkehrsverstöße und gleichzeitig an der wahrgenommenen Wertigkeit von Sanktionen (Geldbuße – Punkteentragungen – Fahrverbot – Fahrerlaubnisentzug) orientieren, damit die angestrebte Regeltreue durch eine nachvollziehbare Abschreckung erreicht werden kann. Neben den zuvor dargestellten Unterschieden in Bezug auf die Sanktionierung in den benachbarten europäischen Ländern wurde in entsprechenden Wirksamkeitsstudien

43 Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020, EU-Kommission, Brüssel, 2010.

44 Schlanstein, P. »Optimierung von Tempo- und Alkoholkontrollen«, in Polizei, Verkehr, Technik, 1/2015, S. 5 ff.

festgestellt, dass Geschwindigkeitsdelikte in Bezug auf ihre Verkehrssicherheitsfolgen in Deutschland unterbewertet sind.⁴⁵

Daher fordern Vertreterinnen und Vertreter der Polizei und deren Berufsverbände, Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler sowie Opferschutzorganisationen in Deutschland eine deutlich über die Erhöhung der entsprechenden Bußgelder mit Zuordnung zur reinen numerischen Geschwindigkeitsüberschreitung hinausgehende Anpassung. Wobei sich die Sanktionierung erheblicher Geschwindigkeitsverstöße, vergleichbar »Via sicura« in der Schweiz, neben der Berücksichtigung des reinen Regelverstößes auch an den potenziellen Schadensfolgen, z.B. der Maximum Abbreviated Injury Scale (MAIS 3+), orientieren könnte. Dabei wäre dann auch zu berücksichtigen, dass je nach Verkehrssituation in Abhängigkeit von der gefahrenen Geschwindigkeit unterschiedliche Schädigungspotenziale existieren.⁴⁶

Vor dem Hintergrund des in vielen Ländern mitunter gar verfassungsrechtlich verankerten Differenzierungsge- und -verbotes, ist eine generelle Heraufsetzung von Bußgeldern ebenso abzulehnen, wie das Beibehalten des derzeitigen Ungleichgewichts innerhalb der EU und hier insbesondere in Bezug auf Deutschland und seine unmittelbaren Nachbarn.

In diesem Zusammenhang ist von besonderer Bedeutung, dass angemessene Anpassungen von Bußgeldern, wie zuletzt die Anhebung der Regelsätze für die vorschriftswidrige Nutzung von elektronischen Geräten am Steuer, welche der Kommunikation, Information oder Organisation dienen, von 100,- € bis zu 250,- € in Deutschland, dann wirkungslos bleiben, wenn eine Ahndung der Nichtbefolgung mangels entsprechend konsequenter Kontrollen aufgrund unzureichender Rechtsgrundlagen eher die Ausnahme, denn die Regel bleibt.

Ergänzend zur zuvor beschriebenen Anpassung der Sanktionen sollte auch, der Enforcementrichtlinie entsprechend, eine weitere Angleichung der rechtlichen Vorgaben im Verhaltensrecht und die Einführung einheitlicher Standards bei der Verkehrszeichenanordnung erfolgen, die mitunter auch innerhalb Deutschlands zu meist in ihrer Erkennbarkeit und Schlüssigkeit für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer verbesserungswürdig ist.

45 Vgl. Schlag, Bernhard, »Regelbefolgung«, in Schriftenreihe Verkehrssicherheit 14, DVR, Bonn, 2010.

46 Deutscher Verkehrsexpertentag, Deutsche Hochschule der Polizei, Münster 24.11.2017.

Wie wirksam sind Sanktionen, insbesondere strafrechtliche Maßnahmen, bei Verkehrsverstößen?

Prof. Dr. Dr. h.c. Jörg-Martin Jehle
Institut für Kriminalwissenschaften, Georg-August-Universität Göttingen

I. Vorbemerkung

Da es keine wissenschaftlich gesicherten Erkenntnisse darüber gibt, wie die Androhung und Verhängung von Bußgeldern und Fahrverboten wirken und welchen Effekt die Erhöhung von Bußgeldern besitzt, können nur einige Indizien aus den Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes sowie einige Erkenntnisse aus einer wissenschaftlichen Evaluation des Schweizerischen »Via Sicura«-Programms herangezogen werden. Darüber hinaus werden allgemeine kriminologische Erkenntnisse zur Wirkung von Strafsanktionen und im Besonderen Ergebnisse der bundesweiten Legalbewährungsuntersuchung zu Verkehrsstraftaten vergleichend betrachtet und daraus Schlüsse für den Bereich der Ordnungswidrigkeiten abgeleitet.

II. General- und spezialpräventive Wirkungen von Sanktionen

Im Strafrecht wird klassischer Weise zwischen General- und Spezialprävention unterschieden. Das lässt sich auch ohne weiteres auf den Bereich der Ordnungswidrigkeiten übertragen. In ihrer positiven Form liegt die generalpräventive Wirkung darin, dass der an sich rechtstreuere Bürger (Verkehrsteilnehmer) in seinem normadäquaten Verhalten dadurch verstärkt wird, dass die (Verkehrs-)Verstöße anderer geahndet werden. In ihrer negativen Form zielt Generalprävention auf die nicht wenigen Personen, die geneigt sind, gegen rechtliche (Verkehrs-)Regeln zu verstoßen, die sich aber durch die Sanktionsandrohung davon abhalten lassen.

Spezialprävention wendet sich an den bereits deliktisch auffälligen (Verkehrs-)Täter. Die negative repressive Sanktion soll für ihn ein empfindliches Übel, einen Denkmittel, bedeuten – mit der Folge, dass er von der Begehung weiterer Verstöße abgeschreckt wird. Die Reaktion kann aber auch mit positiven präventiven Maßnahmen verbunden sein, die künftiges normadäquates Verhalten fördern (Nachschulung etc.).

Lassen sich solche general- und spezialpräventiven Wirkungen von Bußgeldern herausfinden?

III. Entwicklung der Verkehrsverstöße anhand der Kraftfahrt-Bundesamt-Statistiken

Mangels einschlägiger wissenschaftlicher Untersuchungen kann versucht werden zu prüfen, ob die statistische Entwicklung der Verkehrsverstöße Präventionswirkungen von Bußgeldern indiziert.

1. Generalprävention durch Sanktionsandrohung

Im Bereich der Ordnungswidrigkeiten ist die abschreckende Kraft von angedrohten Bußgeldern und Fahrverboten zwar plausibel, aber nicht systematisch untersucht. Das einzige Zahlenmaterial, auf das in Deutschland zurückgegriffen werden kann, sind die im Kraftfahrt-Bundesamt registrierten Verkehrsverstöße und Sanktionen. Diese stellen freilich nur die Spitze eines Eisbergs dar: Alle leichten Verstöße, die nicht dem Kraftfahrt-Bundesamt zu melden sind, sind dort nicht erfasst.

Ausweislich der Kraftfahrt-Bundesamt-Statistiken sind die behördlichen Bußgeldentscheidungen stabil; sie bewegen sich im Zeitraum von 10 Jahren (2007-2016) zwischen 4,15 und 4,45 Millionen¹. Von besonderem Interesse ist der Zeitraum vor und nach 2009 – dem Jahr, in dem höhere Bußgelder in Kraft traten. Aber auch hier zeigen sich keine signifikanten Änderungen: 2008 4,3 Mio, 2009 4,4 Mio, 2010 4,3 Mio, 2011 4,4 Mio behördliche Bußgeldentscheidungen². Die große Masse der registrierten Ordnungswidrigkeiten sind Geschwindigkeitsüberschreitungen (etwa drei Viertel); auch diese bleiben über die vergangenen Jahre in etwa stabil (2006: 3,03 Mio; 2016: 3,07 Mio)³.

Was sagen diese Zahlen aus über die generalpräventive Kraft von Bußgeldern? Über die Präventionswirkung können wir nichts Verlässliches sagen: Wir können nicht wissen, wieviel potentielle »Verkehrssünder« von der Sanktionsandrohung abgehalten werden. Umgekehrt sehen wir, dass sich jedes Jahr etwa dieselbe Zahl von Verkehrsverstößen ereignet und dass die Bußgelderhöhungen des Jahres 2009 darauf keinen sichtbaren Einfluss hatte. Allerdings sind gerade Geschwindigkeitsüberschreitungen reine Kontrolldelikte; deshalb besteht die theoretische Möglichkeit, dass die Zahl der tatsächlichen Verkehrsverstöße zurückgegangen ist, die Überwachungsmaßnahmen aber zugenommen haben, so dass das Dunkelfeld stärker ausgeschöpft wird. Diese Frage lässt sich aber nicht weiter untersuchen.

1 www.kba.de/Kraftfahrer/Verkehrsauffälligkeiten/Zugang%20FAER/faer_z_entscheidung_zeitreihe.html.

2 Die gerichtlichen Entscheidungen sind dem gegenüber von geringem quantitativen Gewicht; sie sind kontinuierlich rückläufig: von 390.000 in 2007 bis 267.000 in 2016.

3 Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes VA 2, Jahr 2016, Tabelle 8.

2. Spezialprävention durch Sanktionierung

Ausweislich der Kraftfahrt-Bundesamt-Statistiken hat die große Mehrzahl der registrierten Verkehrstäter bisher keine Punkte, ist also »Ersttäter« bzw. »Seltenheitstäter«. Diejenigen Verkehrstäter, die bereits zuvor Punkte aufwiesen, haben einen über die Jahre relativ stabilen Anteil von etwa einem Viertel, zum Beispiel 2010 1,04 von 4,2 Millionen; 2013 0,96 von 4,04 Millionen⁴. Die stärker vorbelastete Gruppe mit 8 und mehr Punkten ist eine kleine Minderheit (Anteil von ca. 3,5 %), die ebenfalls ziemlich stabil blieb. Es wachsen also nicht viele Täter in diese Gruppe hinein; die anderen – so darf man plausibel annehmen – lassen sich wohl durch die kritische Punktezahl abschrecken.

Natürlich müssen wir auch bei Rückfalltaten von einem großen Dunkelfeld ausgehen. Was aber das Hellfeld angeht, dürfen wir vermuten, dass die große Masse der Verkehrsdelinquenten Einmal- oder Gelegenheitstäter sind und auch die vorbelasteten Täter mehrheitlich nicht wieder auftauchen, so dass nur eine kleine Gruppe notorischer Verkehrsverletzer übrig bleibt. Dies spricht durchaus für einen spezialpräventiven Effekt der Ahndung von Verstößen.

IV. Welche Effekte hat eine Verschärfung der Verkehrssanktionen?

In Deutschland existiert dazu – wie gesagt – keine empirische Untersuchung, die systematisch alle Einflussfaktoren kontrollieren würde. In der Schweiz hat es eine wissenschaftliche Evaluation gegeben, welche die Wirkung eines Maßnahmenbündels für mehr Sicherheit im Straßenverkehr untersucht hat. Unter der Bezeichnung »Via Sicura« wurden 2012 20 neue Maßnahmen zur Reduktion von Schwerverletzten und Getöteten im Straßenverkehr (unter anderem bezüglich »Raserdelikten«) eingeführt. Die Evaluation führte methodisch einen Vergleich der prognostizierten Zahlen (wenn »Via Sicura« nicht in Kraft getreten wäre) mit dem tatsächlich eingetretenen Schaden durch. Das Ergebnis war: Zwischen 2013 und 2015 kam es zu einer leichten Reduktion der Schwerverletzten; diese Änderung ist aber nicht signifikant⁵.

Allerdings zeigt sich ein deutlich positiveres Bild, wenn man längere Zeiträume betrachtet. So haben sich nach einer EU-Studie⁶ die Tötungen im Straßenverkehr zwischen 2001 und 2016 um 60 % reduziert und deshalb wurde die Schweiz mit dem »Road Safety PIN Award« 2017 ausgezeichnet. Die Gründe dafür sind multifaktoriell. So nennt der Direktor des Schweizerischen Bundesverkehrsamts folgende Gründe: »Sicherere Fahrzeuge, bessere Rettungsmaßnahmen, besser ausgestattete

4 Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes VA 2, Jahr 2010,2013, Tabelle 26; aufgrund der Änderung des Punktesystems lassen sich die früheren Werte nicht mit den jetzigen vergleichen.

5 Evaluation von Via Sicura. Technischer Bericht. Schweizerische Eidgenossenschaft. Bundesamt für Strassen, 4. Mai 2017, S. 4.

6 Ranking EU Progress on Road Safety. 11th Road Safety Performance Index Report 2017.

Straßen und verbesserte Einwirkung auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer⁷. Zu Letzteren gehören auch harte Maßnahmen gegenüber exzessiven Geschwindigkeitsüberschreitungen, die in den strafrechtlichen Bereich hineinreichen. Die präventiven Effekte liegen also im Zusammenwirken eines Bündels von Maßnahmen und können nicht isoliert auf Sanktionsverschärfung zurückgeführt werden.

V. Wirkung strafrechtlicher Reaktionen

Da kaum wissenschaftliche Studien zur Wirkung der Ahndung von Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr vorliegen, soll im Folgenden untersucht werden, ob sich aus der kriminologischen Forschung zur Wirkung von strafrechtlichen Sanktionen Erkenntnisse für den Bereich der Ordnungswidrigkeiten ableiten lassen.

1. Generalpräventive Wirkung der Androhung von Strafsanktionen

Die klassische Straftheorie der Generalprävention setzt auf Abschreckung. Sie entspricht dem wirtschaftswissenschaftlichen Modell des »homo oeconomicus«, der im Sinne von »rational choice« das tut, was mehr Vorteile als Nachteile bringt⁸. Dieses Modell ist für das Strafrecht dort plausibel, wo die moralischen Werte nicht stark verankert sind (zum Beispiel Steuermoral) oder wo wir es mit Gewohnheits- oder professionellen Tätern zu tun haben. Nach kriminologischen Erkenntnissen⁹ kommt es dabei freilich weniger auf die Strafhöhe an: Der Profi-Einbrecher lässt sich nicht dadurch abschrecken, dass der Gesetzgeber die Mindeststrafe auf nunmehr ein Jahr angehoben hat, sondern dadurch, dass er mit einem hohen Risiko, erwischt zu werden, rechnet. Und der potentielle Steuerhinterzieher wird in erster Linie das Risiko einer Steuerfahndung abwägen, weniger die potentiell drohende Strafhöhe.

Überträgt man diese Erkenntnisse auf die Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr, so sind dort die verkehrsrechtlichen Regeln nicht als absolute Gebote moralisch tief verankert, sondern bedürfen zu ihrer Einhaltung abschreckender Sanktionen. Dies gilt gerade für die Geschwindigkeitsüberschreitungen als abstrakte Gefährdungsdelikte. Allerdings wird es auch hier weniger auf die Bußgeldhöhe und mehr auf das Risiko, erwischt zu werden, ankommen: Wer unter hohem Zeitdruck steht oder gerne rasant fährt, wird versucht sein, schneller als erlaubt zu fahren, wenn das Risiko einer Kontrolle sehr gering erscheint. Falls allerdings drastisch einschneidende Sanktionen drohen, wie Fahrverbot oder Entziehung der Fahrerlaubnis bei hohen oder häufig wiederholten Geschwindigkeitsüberschreitungen, dann dürfte sich dies auch auf die Risikoabwägung auswirken und den potentiellen Delinquenten abhalten, selbst wenn das Kontrollrisiko nicht besonders hoch erscheint.

7 Ranking (s. Fn. 6), S. 25.

8 Vgl. dazu nur Meier, Kriminologie, 5. Aufl. 2016, S. 38 ff. m.w.N.

9 Meier (Fn. 8) S. 283 ff.

2. Spezialpräventive Wirkungen bei Verkehrsdelikten

Hier sei die bundesweite Legalbewährungsuntersuchung, die seit einigen Jahren im Auftrag des Bundesministeriums für Justiz durchgeführt wird, herangezogen¹⁰. Gegenstand sind die Eintragungen im Bundes- und Erziehungsregister. Im zuletzt ausgewerteten Zeitabschnitt¹¹ wurde 2010 ca. 1 Million Personen mit strafrechtlichen Entscheidungen erfasst, darunter ca. 180.000 Verkehrstäter. Diese wurden über 3 Jahre (bis 2013) weiterverfolgt und im Hinblick auf Folgeeintragungen, also Rückfälle, geprüft.

Aus dieser Untersuchung seien einige hier interessierende Erkenntnisse – thesenartig – vorgebracht:

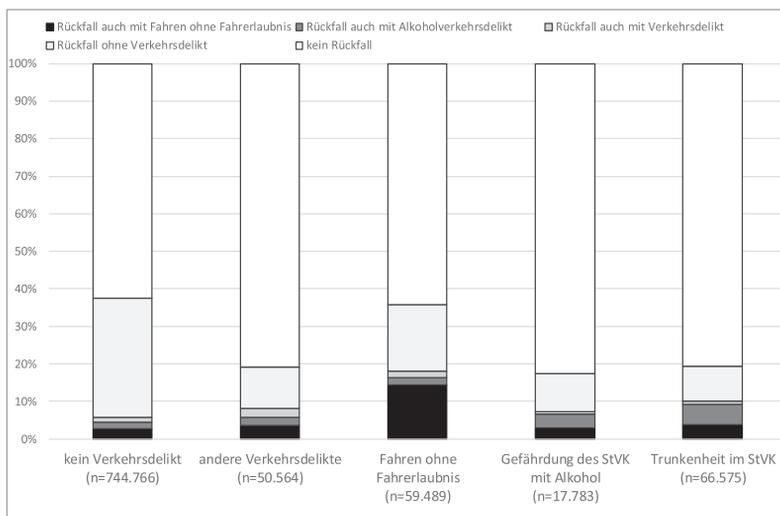


Abb. 1: Rückfall nach Verkehrsdelikten und anderen Straftaten (n=939.177).

Die Verkehrsdelinquenten – und darunter besonders Alkoholtäter – stellen eine große Gruppe unter den Verurteilten¹²; sie weisen aber mehrheitlich keine Vorstrafen und Wiederverurteilungen auf, bleiben also Einmaltäter (siehe Abbildung

10 Jehle u.a., Legalbewährung nach strafrechtlichen Sanktionen. Eine bundesweite Rückfalluntersuchung 2010 bis 2013 und 2004 bis 2013, hrsg. vom Bundesministerium der Justiz und Verbraucherschutz 2016; speziell zu Verkehrsstraftaten Reiff, Straßenverkehdelinquenz in Deutschland. Eine empirische Untersuchung zu Deliktformen, Sanktionierung und Rückfälligkeit. Göttinger Studien zu den Kriminalwissenschaften Band 26, 2015.

11 Der nächste Zeitabschnitt 2013 bis 2016 wird derzeit ausgewertet.

12 Unter den Verkehrsdelinquenten stehen besonders jungerwachsene Männer hervor; sie haben auch eine überdurchschnittliche Rückfallrate. Frauen stellen nur eine kleine Minderheit unter den Verkehrsdelinquenten und sind zudem weit weniger rückfällig als Männer.

1). Verkehrsdelikte im allgemeinen wie auch einzelne Verkehrsdelikte ziehen eine geringere Rückfallrate nach sich als übrige Kriminalität¹³. Dies gilt auch und gerade für die Alkoholstrafataten (siehe Abbildung 1).

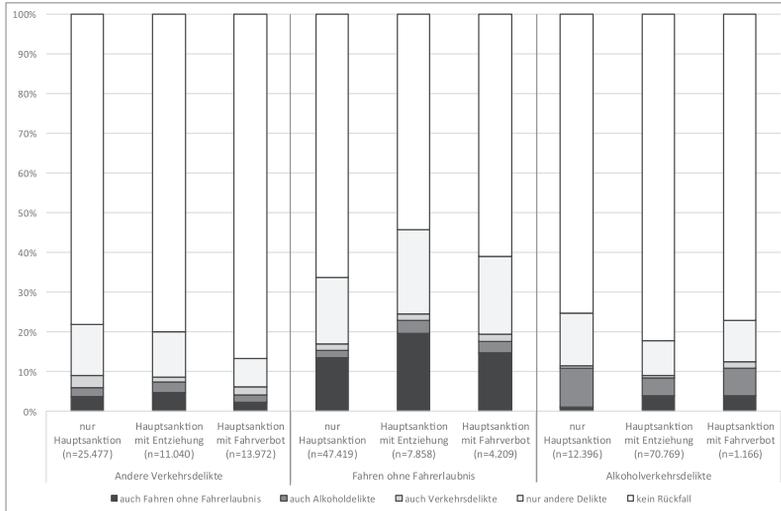


Abb. 2: Rückfall nach Verkehrsdelikten in Abhängigkeit von der Sanktion (n=194.306).

Verkehrsdelinquenten werden ganz überwiegend nicht mit freiheitsentziehenden Hauptstrafen, sondern fast durchweg mit Geldstrafe belegt. Unter den verkehrsspezifischen Sanktionen dominiert bei den Alkoholtätern die Entziehung der Fahrerlaubnis, wobei der Schwerpunkt auf einer kurzen Sperrfrist von 6 Monaten bis ein Jahr liegt¹⁴. Die Personen, die zusätzlich zu Geldstrafe mit Entziehung der Fahrerlaubnis oder Fahrverbot sanktioniert werden, weisen eine etwas günstigere Rückfallrate auf als diejenigen, die nur eine Geldstrafe erhalten, die also ursprünglich prognostisch günstiger eingeschätzt wurden¹⁵ (s. Abbildung 2); dies spricht für die spezialpräventiv günstige Wirkung der verkehrsspezifischen Strafsanktionen.

- 13 Eine Ausnahme bildet nur das Fahren ohne Fahrerlaubnis, wo insbesondere eine erneutes Fahren ohne Fahrerlaubnis hervorsteht (s. Abb. 1).
- 14 Je länger die Sperrfrist ist, desto höher ist auch die Rückfallrate. Das kann so interpretiert werden, dass die Straffjustiz die hartnäckigen und daher prognostisch ungünstigen Fahrer mit längeren Sperrfristen belegt und dass sich diese schlechte Prognose in erhöhter Rückfalligkeit realisiert.
- 15 Auch hier bildet Fahren ohne Fahrerlaubnis eine Ausnahme; besonders fällt der hohe Anteil von erneutem Fahren ohne Fahrerlaubnis nach Fahrverbot oder Entziehung der Fahrerlaubnis auf.

Arbeitskreis VI: Sanktionen bei Verkehrsverstößen

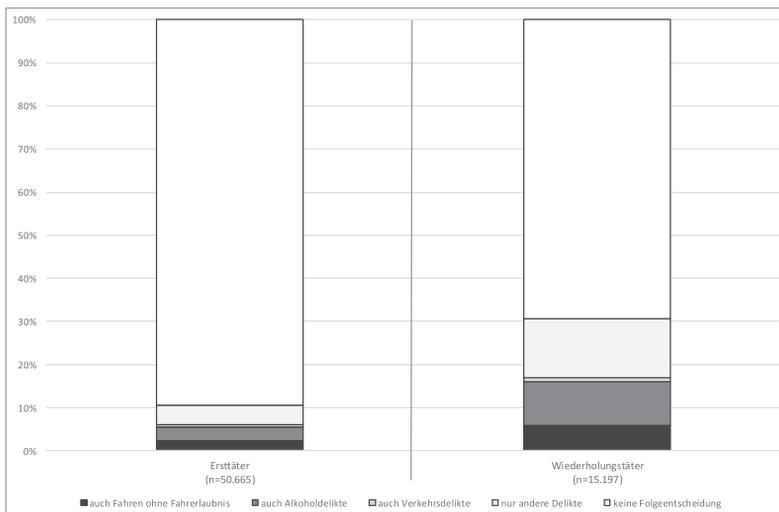


Abb. 3: Rückfall bei verschiedenen Tätertypen ›Alkoholtäter‹.

Es lässt sich eine Gruppe von besonders rückfallgefährdeten Verkehrsdelikten herausstellen: ein harter Kern von Alkoholtätern, die sich in einem Teufelskreis von sich verlängernden Sperrfristen und Rückfälligkeit befinden (siehe Abbildung 3). Hier greifen die spezialpräventiven Instrumente des Strafrechts offensichtlich nur unzureichend.

Nimmt man Rückfälligkeit als Maßstab, so ist jedoch aufs Ganze gesehen die spezialpräventive Bilanz der verkehrsstrafrechtlichen Sanktionen positiv.

VI. Fazit

Im Bereich der Ordnungswidrigkeiten ist die abschreckende generalpräventive Kraft von angedrohten Bußgelder zwar plausibel; es gibt jedoch dazu in Deutschland keine systematische Untersuchung, die auch das Kontrollverfahren der Ordnungsbehörden mit berücksichtigt. Indizien aus den Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes und eine Evaluationsstudie aus der Schweiz sprechen für allenfalls mäßige Effekte von Sanktionsschärfungen. Auch die spezialpräventive Wirkung von verhängten Bußgelder ist nicht hinreichend untersucht. Insofern ist eine empirische Evaluation bei neu eingeführten Verkehrsstrafmaßnahmen zu fordern.

Etwas besser sieht es im Bereich strafrechtlicher Sanktionen aus. Hinsichtlich der Spezialprävention lassen sich Erkenntnisse aus der bundesweiten Legalbewährungsuntersuchung heranziehen: Ganz allgemein ist die Rückfallrate von Verkehrsstraftätern, auch Alkoholtätern, vergleichsweise gering und die Legalbewährungsrate nach

verkehrsspezifischen Reaktionen, also von Fahrverbot und Entziehung der Fahrerlaubnis, recht hoch. Nur eine kleine Gruppe fällt mit wiederholten Verkehrsstraf-taten (Alkoholtaten und Fahren ohne Fahrerlaubnis) – verbunden mit gesteigerter Sanktionsschwere – auf.

Aus den präventiven Wirkungen von Strafsanktionen lässt sich ableiten, dass die bloße Erhöhung von Bußgeldern isoliert kaum general- und spezialpräventive Effekte hervorbringen dürfte. Dagegen dürften verkehrsspezifische Sanktionen, wie Fahrverbote und Entziehung der Fahrerlaubnis, rückfallverhütende abschreckende bzw. erzieherische Wirkungen entfalten.

Korinna Rakowski
Regierungsrätin, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
Bonn

Die Bundesregierung arbeitet seit Langem erfolgreich daran, die Straßenverkehrssicherheit in Deutschland weiter zu erhöhen. Dazu gehört auch die Schaffung angemessener Sanktionen. Im Laufe der Jahre ist ein abgestuftes Instrumentarium zur Ahndung der Verkehrsverstöße von Kraftfahrzeugführern, Radfahrern und Fußgängern geschaffen worden. Insbesondere verfügt Deutschland mit seiner Vielzahl an möglichen Sanktionsfolgen sowie Regelungen zur Verbesserung der Fahreignung über zahlreiche zusätzliche Instrumentarien, die so vergleichbar in anderen Ländern Europas nicht angewendet werden.

1. Verhältnismäßigkeit des Bußgeldkatalogs

Verstöße gegen Verkehrsregeln stellen in aller Regel Ordnungswidrigkeiten dar. Sie können mit einer Geldbuße von bis zu 2.000 Euro geahndet werden (§ 24 Absatz 2 Straßenverkehrsgesetz, StVG); Verstöße gegen die 0,5 Promille-Grenze mit zu 3.000 Euro (§ 24a Absatz 4 StVG). Die Bemessung der Geldbußen bei der Begehung von Ordnungswidrigkeiten erfolgt nach § 17 Absatz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG). Grundlage sind danach die Bedeutung der Ordnungswidrigkeit und der Vorwurf, der den Täter trifft. Zu bedenken ist dabei, dass die Bußgeldvorschriften zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit eine angemessene Abstufung der Geldbußen für die verschiedensten im Straßenverkehr auftretenden Ordnungswidrigkeiten sicherstellen müssen. Maßgebliche Kriterien sind der Vorwurf, der den Täter trifft, und das Gefahrenpotenzial, das die jeweilige Tat hervorruft. In diesem Sinne wiegen beispielsweise Verstöße im ruhenden Verkehr i.d.R. weniger schwer als Verstöße im fließenden Verkehr.¹

Verkehrsverstöße werden zahlreich begangen. Dies in der Regel fahrlässig, teilweise sogar leicht fahrlässig im Sinne eines Augenblickversagens, wie z. B. beim Übersehen eines Verkehrszeichens. Für die Erledigung dieser Massenverfahren sieht die Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) ein möglichst einfaches und gleichartiges

1 Vgl. König in Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht 44. Aufl., § 24 StVG, Rn. 44, 46 ff.

Verfahren zur Sanktionierung der Zuwiderhandlungen vor. Zweck und Funktion ist die Gewährleistung einer möglichst adäquaten, gleichmäßigen und damit gerechten Ahndung von zahlreich auftretenden gleichartigen Verstößen auf der Grundlage eines geringen Verwaltungsaufwands.²

Die Bemessung der Regelbußgeldsätze des Bußgeldkatalogs (Anlage zu § 1 Absatz 1 BKatV) berücksichtigt zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit eine Abstufung der Geldbußen für die verschiedenen im Straßenverkehr auftretenden Verstöße. Die gleichmäßige Behandlung von massenhaft vorkommenden Verstößen im Straßenverkehr wird mit Hilfe dieser Regelfälle sichergestellt. Durch diese Schematisierung werden unterschiedliche Beurteilungen der Verwaltungsbehörden in allgemeinen Bewertungsfragen vermieden.³ Ein Regelfall liegt jedoch nur dann vor, wenn die Tatausführung allgemein üblicher Begehungsweise entspricht und weder subjektiv noch objektiv Besonderheiten aufweist (§ 1 Absatz 2 BKatV).⁴ Bei fahrlässigem Handeln liegt ein Durchschnitts- oder Regelfall vor, wenn die Sorgfaltspflichtverletzung weder als grob noch als ganz leicht fahrlässig zu bewerten ist.⁵ Die Regelfälle gehen daher von gewöhnlichen Tatumständen sowie in Abschnitt I des Bußgeldkatalogs von fahrlässiger und in Abschnitt II des Bußgeldkatalogs von vorsätzlicher Begehung aus. Von diesen Regelsätzen kann bei Vorliegen besonderer Gründe abgewichen werden. Bei Vorsatz ist die Geldbuße nach § 3 Absatz 4a BKatV zu verdoppeln.⁶ Ist das Vorliegen eines Regelfalls zu verneinen, richtet sich die Bestimmung der Geldbuße ausschließlich nach § 17 OWiG.⁷

Die Bindungswirkung der BKatV für Verwaltungsbehörden und Gerichte besteht für die Bestimmung des Rechtsfolgenausspruchs daher nur, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen für die angeordnete Rechtsfolge erfüllt sind und im Einzelfall keine Umstände vorliegen, die entweder der Annahme eines Regelfalls oder der Regelung in § 17 Absatz 3 OWiG entgegenstehen.⁸

Bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung handelt beispielsweise vorsätzlich, wer die Geschwindigkeitsbeschränkung kannte und bewusst dagegen verstoßen hat. Der Grad der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann ein starkes Indiz für vorsätzliches Handeln sein, wobei es auf das Verhältnis zwischen der gefahrenen und der vorgeschriebenen Geschwindigkeit ankommt. Laut Rechtsprechung ist von dem Erfahrungssatz auszugehen, dass einem Fahrzeugführer die erhebliche

2 Vgl. Karlsruher Kommentar zum OWiG 4. Aufl., § 17, Rn. 93.

3 Vgl. Göhler, Ordnungswidrigkeitengesetz 16. Aufl., § 17 OWiG, Rn. 27.

4 Vgl. König in Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht 44. Aufl., § 24 StVG, Rn. 64.

5 OLG Celle VM 83, 12.

6 Vgl. König in Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht 44. Aufl., § 24 StVG, Rn. 61f; Göhler, Ordnungswidrigkeitengesetz 16. Aufl., § 17 OWiG, Rn. 28b.

7 Vgl. Gübner in Handbuch für das straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren 5. Auflage, Rn. 771.

8 Vgl. Gübner in Handbuch für das straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren 5. Auflage, Rn. 768.

Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit aufgrund der Fahrgeräusche und der vorüberziehenden Umgebung jedenfalls dann nicht verborgen geblieben sein kann, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit um mehr als 40 % überschritten wird.⁹ In solchen Fällen wird der Nachweis des Nichtvorliegens einer Schutzbehauptung schwer fallen.

Besonders gefährliche Verstöße gegen Verkehrsvorschriften wie z. B. Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c Strafgesetzbuch, StGB), Verbotene Kraftfahrzeugrennen (§ 315d StGB), Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) oder Fahren ohne Fahrerlaubnis (§ 22 StVG) sind bereits gesetzlich als Straftaten eingeordnet. Kommt es aufgrund eines Verkehrsverstoßes zur Verletzung oder gar Tötung eines Menschen, so können – gegebenenfalls zusätzlich zu anderen Verkehrsdelikten – die allgemeinen Straftatbestände wie Körperverletzung oder fahrlässige Tötung erfüllt sein. Wie bei allgemeinen Straftaten kommt auch bei Verkehrsstraftaten die Verhängung einer Geld- oder Freiheitsstrafe in Betracht. Ist ein Verkehrsverstoß gleichzeitig Straftat und Ordnungswidrigkeit, so wird nur das Strafgesetz angewendet (§ 21 Absatz 1 Satz 1 OWiG).

2. Berücksichtigung wirtschaftlicher Verhältnisse

Dass in der BKatV Regelsätze – unabhängig von den jeweiligen wirtschaftlichen Verhältnissen – festgesetzt werden, steht der Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen grundsätzlich nicht entgegen. Sie kommen nach der überwiegenden Rechtsprechung bei Geldbußen über 250 Euro in Betracht. Unterhalb dieser Grenze werden die wirtschaftlichen Verhältnisse zumindest dann berücksichtigt, wenn sie außergewöhnlich schlecht sind. Bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten bleiben sie jedoch in der Regel unberücksichtigt (§ 17 Absatz 3 Satz 2 OWiG).¹⁰ Ist im Bußgeldkatalog ein Regelsatz für das Verwarnungsgeld von mehr als 20 Euro vorgesehen, so kann er gemäß § 2 Absatz 5 BKatV bei offenkundig außergewöhnlich schlechten wirtschaftlichen Verhältnissen des Betroffenen bis auf 20 Euro ermäßigt werden.

Die Vernachlässigung individueller wirtschaftlicher Verhältnisse des Betroffenen bei der Festsetzung der Geldbuße ist eine unvermeidbare Folge der Entscheidung für die Verwendung eines Bußgeldkatalogs, mit dem ein gleichförmiges Verwaltungshandeln bei der Ahndung von zahllosen Verstößen im Straßenverkehr sichergestellt wird. Die Regelsätze sind aber angesichts des Massenverfahrens für die Gleichbehandlung erforderlich, weil sich Verkehrsordnungswidrigkeiten im Allgemeinen durch gleichen Geschehensablauf und ähnliche Tatumstände auszeichnen. Zwangsläufig müssen sie sich zur Gewährleistung der Einheitlichkeit der Ahndung an den durchschnittlichen wirtschaftlichen Verhältnissen orientieren.¹¹

9 OLG Hamm, Beschl. v. 10.5.2016 – 4 RBs 91/16 -.

10 Vgl. König in Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht 44. Aufl., § 24 StVG, Rn. 48a.

11 Vgl. Göhler, Ordnungswidrigkeitengesetz 16. Aufl., § 17 OWiG, Rn. 27, 29.

Gegen eine Einführung oft geforderter einkommensabhängiger Geldbußen spricht, dass für die Bestimmung der wirtschaftlichen Verhältnisse nicht allein die Einkommensverhältnisse, sondern ebenso z. B. das Vermögen, Schulden/Kredite oder etwaige Unterhaltspflichten zu berücksichtigen sind. Dies ist oft mit erheblichem Ermittlungsaufwand verbunden, der bei den massenhaft vorkommenden Verkehrsordnungswidrigkeiten für die nach Landesrecht zuständigen Behörden nicht zu vertreten wäre. Außerdem müssten in Einzelfällen, zum Beispiel bei Selbstständigen, für die Bemessung des Tagessatzes unter Umständen der Steuerbescheid des Finanzamtes abgewartet werden, um über eine verlässliche Berechnungsgrundlage zu verfügen. Diese erhebliche Verzögerung wäre kontraproduktiv, weil die allgemeinpräventive Wirkung von Sanktionen ganz wesentlich von ihrer zeitlichen Nähe zur Tat abhängt. Auch die entsprechend kurze Verjährungsfrist bei Verkehrsordnungswidrigkeiten von drei Monaten (§ 26 Absatz 3 StVG) ist mit dem zu erwartenden zunehmenden Ermittlungsaufwand nicht vereinbar. Eine steigende Anzahl an Einstellungen von Verfahren wegen Verfolgungsverjährung wäre ebenso zu befürchten wie eine sinkende Anzahl bearbeiteter Verfahren. Dies würde im Endeffekt zu sinkendem Verfolgungsdruck führen und dem eigentlich angestrebten Ziel einer effektiven Verfolgung und Ahndung zuwiderlaufen.

3. Gewinnabschöpfung und Verfallsverfahren/Einziehung des Wertes von Taterträgen¹²

Die Geldbuße soll den wirtschaftlichen Vorteil, den der Täter aus der Ordnungswidrigkeit gezogen hat, übersteigen (§ 17 Absatz 4 Satz 1 OWiG). Dies gilt nicht nur bei Vorsatztaten, sondern auch bei fahrlässigen Verstößen.¹³ Die zuständigen Bußgeldbehörden haben die Möglichkeit, mit der Geldbuße zusätzlich den wirtschaftlichen Vorteil des Betroffenen abzuschöpfen. Hierfür darf bei der Bemessung des Bußgeldes sogar das gesetzliche Höchstmaß überschritten werden, wenn dieses nicht ausreicht, um die Zwecke der Ahndung *und* der Gewinnabschöpfung zu erfüllen. Dem Betroffenen soll aus der Ordnungswidrigkeit keinerlei rechtswidriger Vorteil verbleiben. Dabei gilt nach ganz herrschender Meinung das sog. »Nettoprinzip«, d. h. Berechnung des konkreten Erlöses unter Abzug von Aufwendungen. Eine Schätzung des Gewinns ist zulässig, jedoch ist der Gewinn soweit möglich zunächst konkret zu ermitteln.¹⁴ Die Gewinnabschöpfung wirkt in der Regel nur, wenn der betroffene Fahrer gleichzeitig auch der gewinnerzielende Unternehmer ist, z. B. bei Verstößen gegen § 22 Straßenverkehrs-Ordnung, StVO (Ladung) oder § 30 Absatz 3 StVO (Sonn- und Feiertagsfahrverbot). Diese Möglichkeit läuft in der Praxis weitgehend ins Leere, denn sie wird durch die zuständigen Behörden der Länder kaum praktiziert.

Darüber hinaus erlaubt § 29a OWiG zwei Formen der Einziehung von Vermögensvorteilen aus einer begangenen Ordnungswidrigkeit: Beim Betroffenen selbst

12 Seit 01.07.2017 nicht mehr Verfall, sondern Einziehung des Wertes von Taterträgen, § 29a OWiG.

13 OLG Hamm MDR 79, 870.

14 Vgl. Göhler, Ordnungswidrigkeitengesetz 16. Aufl., § 17 OWiG, Rn. 37, 38.

und bei einem Dritten. Die sog. Dritteinziehung nach § 29a Absatz 2 OWiG kann als eigenständiges Verfahren gegenüber einem Dritten, der außerhalb der Reichweite einer Geldbuße liegt, genutzt werden.¹⁵ So kann der Vorteil, den der Dritte (z. B. Unternehmer/Spediteur) aus einer Ordnungswidrigkeit des anderen (Fahrer) erlangt hat, abgeschöpft werden, sofern der Täter für den Dritten gehandelt hat. In der Praxis sind dabei besonders Fälle von Überladungen bedeutsam. Dabei gilt das sog. »Brutto-Prinzip«. Hier kann grundsätzlich das, was unmittelbar durch oder für die ordnungswidrige Handlung erlangt ist, abgeschöpft werden. Aufwendungen sind nur dann abzuziehen, wenn sie nicht für die Begehung der Tat oder für ihre Vorbereitung aufgewendet oder eingesetzt worden sind (§ 29a Absatz 3 OWiG).¹⁶ Dieses Verfahren führt in der Regel zu wesentlich höheren Zahlungen. Die zuständige Landesbehörde entscheidet, ob eine solche Einziehung durchgeführt wird. Die Einnahmen aus diesen Verfahren fließen wie die Geldbußen in den jeweiligen Landeshaushalt. Auch dieses (aufwendige) Verfahren führen die Länder nur selten durch.

4. Vorwurf der »Abzocke«

An der Erzielung von Geldbußen dürfen Überwachungen und Kontrollen im Straßenverkehr nicht ausgerichtet werden. Das Straßenverkehrsrecht dient als besonderes Polizei- und Ordnungsrecht der Gefahrenabwehr. Insbesondere Geschwindigkeitskontrollen sollen der Unfallprävention und damit der Verkehrssicherheit dienen. Sie sollten daher vor allem auf besonders schutzwürdige Bereiche wie Schulwege, Nahbereiche von Kindergärten oder verkehrsberuhigte Zonen konzentriert sein oder dort stattfinden, wo eine erhöhte Unfallwahrscheinlichkeit besteht. Die Geldbuße soll eine nachhaltig spürbare Pflichtenmahnung darstellen, damit der Betroffene und auch andere die gesetzte Ordnung beachten. Zur Verfolgung fiskalischer Zwecke ist die Geldbuße für Verstöße im Straßenverkehr nicht bestimmt.

5. Fahrverbot

Neben dem Sanktionsmittel der Geldbuße sieht das StVG für Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr auch ein Fahrverbot vor (§ 25 StVG). Während die Geldbuße als Regelsanktion festgesetzt wird, handelt es sich beim Fahrverbot um eine Nebenfolge, die bei einer groben oder beharrlichen Verletzung der Verkehrsregeln zusätzlich zur Geldbuße als Denkmittel- und Besinnungsmaßnahme¹⁷ für die Dauer von einem Monat bis zu drei Monaten angeordnet werden kann.

Ein Regelfahrverbot ist wegen grober Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers in den nach § 4 Absatz 1 BKatV Tatbeständen vorgesehen. Dazu kommen Regelfahrverbote wegen beharrlicher Verletzung der Pflichten eines

15 Vgl. Deutscher in Handbuch für das straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren 5. Auflage, Rn. 3764 ff.; Göhler, Ordnungswidrigkeitengesetz 16. Aufl., § 29a OWiG, Rn. 1.

16 Vgl. Deutscher in Handbuch für das straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren 5. Auflage, Rn. 3788.

17 BVerfGE 27, 36; BGHSt 43, 241.

Kraftfahrzeugführers insbesondere bei wiederholten Geschwindigkeitsüberschreitungen von mindestens 26 km/h (§ 4 Absatz 2 Satz 2 BKatV) sowie bei Zuwiderhandlungen gegen § 24a StVG (§ 4 Absatz 3 BKatV). Folge eines Fahrverbotes ist, dass der Führerschein amtlich verwahrt wird und während der Dauer des Fahrverbotes von der an sich fortbestehenden Fahrerlaubnis kein Gebrauch gemacht werden darf. Der Verstoß gegen ein solches Fahrverbot stellt eine Straftat dar (§ 21 StVG).¹⁸

Eine generelle Ausdehnung der Fahrverbotsregelung wird nicht für sinnvoll gehalten und ist auch rechtlich nicht möglich. Denn ein Fahrverbot stellt für den Betroffenen einen erheblichen Eingriff dar, der sich nicht nur bei der persönlichen Lebensführung, sondern auch bei der Ausübung des Berufes nachteilig auswirken kann. So hat das Bundesverfassungsgericht bereits mit Beschluss vom 16.07.1969¹⁹ entschieden, dass das Fahrverbot aus diesen Gründen nur unter engen Voraussetzungen verhältnismäßig und damit verfassungsgemäß ist. Es hat ausdrücklich darauf hingewiesen, dass im Regelfall die Geldbuße die angemessene und ausreichende Reaktion auf ordnungswidriges Verhalten darstellt. Die Anordnung eines Fahrverbots bei einem einmaligen Verstoß gegen Straßenverkehrsvorschriften sei in der Mehrzahl der Fälle keine angemessene, weil übermäßige Unrechtsfolge.²⁰ An diese Bewertung des Bundesverfassungsgerichtes sind Gesetz- und Verordnungsgeber gebunden.

Darüber hinaus hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich ihr Inhaber als ungeeignet oder nicht befähigt zum Führen von Kfz erweist (§ 3 Absatz 1 StVG). Dies gilt insbesondere, wenn erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen wurde und dadurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist. Zudem besteht nach § 21 Absatz 3 StVG die Möglichkeit einer Einziehung des Tafahrzeugs bei Fahren ohne Fahrerlaubnis. Außerdem besteht die Möglichkeit, die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens (MPU) anzuordnen. Dies ist bei einer erheblichen Straftat, die im Zusammenhang mit der Fahreignung steht, insbesondere dann der Fall, wenn Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial bestehen oder die erhebliche Straftat unter Nutzung eines Fahrzeugs begangen wurde.

6. Eintragung im Fahreignungsregister (FAER)

Von der Sanktionierung von Verkehrsverstößen ist deren Bewertung mit Punkten nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem zu unterscheiden. Das Fahreignungs-Bewertungssystem dient der Identifizierung von wiederholt gegen die Verkehrsvorschriften verstoßenden Verkehrsteilnehmern, der Beobachtung von deren Fahreignung und letztlich dem Ausschluss ungeeigneter Fahrerlaubnisinhaber vom Verkehr. Das Fahreignungs-Bewertungssystem mit seiner Punktezuweisung ist daher kein

18 Vgl. Deutscher in Handbuch für das straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren 5. Auflage, Rn. 1627.

19 BVerfGE 27, 36-44.

20 BVerfG, Urteil v. 24.03.1996 – 2 BvR 616/91 & 588/92 & 1585/93 & 1661/93 – VersR 1996, 1521.

Bestrafungssystem. Seit der Reform des Punktesystems (in Kraft seit 01.05.2014) werden nur noch sog. verkehrssicherheitsrelevante Verstöße mit Punkten bewertet. Das sind Verkehrsverstöße, welche eine direkte Gefährdung der Verkehrssicherheit darstellen. Die betreffenden Tatbestände sind abschließend in Anlage 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung aufgelistet.²¹

Verkehrsverstöße sind dann mit Blick auf die Fahreignung relevant und werden mit Punkten bewertet, wenn ihnen eine gewisse Schwere zukommt. Hier hat der Verordnungsgeber die Wertung aus § 56 OWiG übernommen: In diesem Sinne geringfügige Ordnungswidrigkeiten, die im Verwarnungsverfahren verfolgt werden können, werden nicht mit Punkten bewertet. Nach § 56 OWiG in Verbindung mit der BKatV sind das solche Verstöße, die mit einem Regelsatz bis 55 Euro belegt sind.²²Nicht mehr eingetragen werden solche Verstöße, die keinen direkten Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben (z. B. Umweltzone, Fahrtenbuchauflage). Diese Konzentration auf die Verkehrssicherheit sollte das Punktesystem wieder auf seinen eigentlichen Zweck, die Fahreignungsbewertung, zurückführen. In der Vergangenheit wurde das System auch genutzt, um ganz allgemein die Abschreckung vor unterschiedlichen Verstößen zu erhöhen. Für eine Verhaltensvorschrift, für die davon auszugehen war, dass ihre Einhaltung und Durchsetzung Schwierigkeiten bereiten wird, wurde die Regelgeldbuße für Zuwiderhandlungen so angesetzt, dass es dafür auch einen Punkt gibt, etwa für die verbotene Verkehrsteilnahme in Umweltzonen. Auf die Erfassung solcher Verstöße wird nun verzichtet.²³

Das deutsche Punktesystem ist das älteste in Europa und hat sich von seiner Wirkung her bewährt. Es genießt einen großen Bekanntheitsgrad im öffentlichen Bewusstsein, der durch die Reform und die damit einhergegangene öffentliche Diskussion der Reformeckpunkte durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) noch gesteigert wurde. Das Verkehrszentralregister hat vor 60 Jahren im Januar 1958 beim Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg seine Arbeit aufgenommen. Das bundeseinheitliche Punktesystem folgte 1974. Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten machen etwa drei Viertel aller Mitteilungen im FAER aus. Fahrerlaubnisse werden nur noch entzogen, wenn es zu mehreren Verstößen gekommen ist, die die Verkehrssicherheit direkt beeinträchtigen. Damit wird ebenfalls Beitrag für mehr Verkehrssicherheit geleistet.

7. Überwachung und Ahndung von Verkehrsverstößen

Die Überwachung und Ahndung der in der StVO festgelegten Verkehrsregeln ist nach der Kompetenzverteilung des Grundgesetzes (Artikel 83 und 84 GG) eine eigene

21 Vgl. Kehr in Kehr/Lempp/Krumm, Punktesystem und Bußgeldkatalog 1. Aufl., Kapitel 1 Rn 10.

22 Vgl. Kehr in Kehr/Lempp/Krumm, Punktesystem und Bußgeldkatalog 1. Aufl., Kapitel 1 Rn 13.

23 Vgl. Kehr in Kehr/Lempp/Krumm, Punktesystem und Bußgeldkatalog 1. Aufl., Kapitel 1 Rn 10.

Angelegenheit der Bundesländer. Das bedeutet, dass die zuständigen Länderbehörden in eigener Verantwortung darüber entscheiden, wo, wie oft und mit welchem erforderlichen Einsatz von Personal oder technischen Hilfsmitteln sie Überwachungsmaßnahmen durchführen. Das BMVI weist in diesem Zusammenhang stets auf die große Bedeutung und Dringlichkeit einer wirksamen Verkehrsüberwachung hin. Der Bund hat aber diesbezüglich im konkreten Einzelfall weder Eingriffs- noch Weisungsrechte gegenüber den Landesbehörden. Insoweit wird mit Sorge die Abkehr einiger Länder, vor allem Unfallschwerpunkte wirksam zu kontrollieren, sondern sich stattdessen der Überwachung von Verkehrszeichen zu widmen, die insbesondere aus Lärmschutzgründen angeordnet wurden, zur Kenntnis genommen. Die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei ist und bleibt eine unverzichtbare und vorrangige Kernaufgabe.²⁴ Auch das Mittel des Verkehrsunterrichts (§ 48 StVO), wonach Verkehrssünder auf Vorladung der Straßenverkehrsbehörde verpflichtet werden können, an einem Unterricht über das Verhalten im Straßenverkehr teilzunehmen, wird seitens der zuständigen Behörden in den Ländern bislang kaum genutzt. Gleiches gilt für die bereits erwähnten Möglichkeiten der Gewinnabschöpfung oder Einziehung.

Nach Angaben der EU-Kommission im Rahmen des High Level Group Meetings zur Verkehrssicherheit am 28.03.2017 in Valletta (Malta) liegt das subjektive Empfinden in Deutschland, mit »hoher oder sehr hoher Wahrscheinlichkeit« in eine Geschwindigkeitskontrolle zu geraten, lediglich bei 25 %. In EU-Nachbarländern wie Österreich (39%), Belgien (42%), Frankreich (55%), Niederlande (36%) oder Polen (53%) ist dieses Empfinden bei den Verkehrsteilnehmern um ein Vielfaches höher.

8. Aktuelle Rechtsänderungen

Seitens des Bunds erfolgt eine Überprüfung und Anpassung der Rechtsfolgen nebst Sanktionshöhe für Ordnungswidrigkeiten mit hohem Gefährdungsgrad sowie Straftaten mit verkehrsrechtlichem Bezug permanent. Beispiele für aktuelle Überprüfungsergebnisse, die zu einer deutlichen Verschärfung der Sanktionen geführt haben, sind:

- a) 53. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften²⁵
 - Vorschriftswidrige Nutzung elektronischer Geräte:
Das Handyverbot in der StVO wurde verschärft, so dass Tablets, E-Book-Reader etc. und Tätigkeiten wie Mails- und SMS-Tippen, Surfen im Internet im sogenannten hand-held-Betrieb eindeutig darunter fallen. Videobrillen wurden explizit verboten. Die Bußgelder für die unerlaubte Nutzung elektronischer Geräte während der Fahrt wurden von 60 auf 100 Euro erhöht. Es wird weiterhin ein Punkt im Fahreignungsregister eingetragen. Bei schweren Verstößen drohen künftig auch Fahrverbote von 1 Monat und Geldbußen von 150 Euro (mit Gefährdung) sowie 200 Euro (mit Sachbeschädigung). Dazu werden 2 Punkte im Fahreignungsregister eingetragen. Radfahrer werden mit 55 Euro sanktioniert.

²⁴ So auch die Empfehlungen des AK VII des 55. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2017 in Goslar.

²⁵ BGBl. I 2017 S. 3549.

- Nichtbeachtung der Vorschriften zur Bildung einer Rettungsgasse sowie der Vorschriften zur Schaffung freier Durchfahrt für Einsatzfahrzeuge mit blauem Blaulicht und Einsatzhorn

Die Rettungsgassenregelung wurde im Verkehrsalltag nach wie vor unzureichend beachtet, obwohl Ende 2016 die Regelung zu § 11 Absatz 2 StVO²⁶ vereinfacht und verständlicher gefasst wurde. Die Nichtbeachtung kann im Unglücksfalle verheerende Folgen haben. Deshalb war die generalpräventive Abschreckungswirkung der Rechtsfolgen deutlich zu erhöhen. Der Grundtatbestand wurde auf 200 Euro erhöht. Gestaffelte Qualifizierungstatbestände der Behinderung (240 Euro, 1 Monat Fahrverbot), Gefährdung (280 Euro, 1 Monat Fahrverbot) und Sachbeschädigung (320 Euro, 1 Monat Fahrverbot) treten neu hinzu. Zudem erfolgt für alle Tatbestände die Eintragung von 2 Punkten im Fahreignungsregister. Der Tatbestand zur Schaffung freier Durchfahrt für Einsatzfahrzeuge wurden wegen seiner Vergleichbarkeit durch den Bundesrat ebenfalls angepasst und entsprechende Qualifikationstatbestände geschaffen. Damit wird ein Verstoß gegen diese Vorschriften zu einer besonders schweren Ordnungswidrigkeit heraufgestuft.

- Missachtung von Lkw-Durchfahrtsverboten zum Schutze der gefahrlosen Nutzung der Infrastruktur

In Deutschland wird derzeit eine Vielzahl von Brücken auf ihre Standfestigkeit hin überprüft. Viele Brücken müssen mittel- bis langfristig ersetzt werden; dies geht wegen der Verbindungs- und Erschließungsfunktionen vor allem im klassifizierten Straßennetz oftmals nur im laufenden Betrieb, so dass vielfach vollständige Lkw-Sperrungen angeordnet werden. Angeordnete Verkehrsverbote wurden dennoch in erheblichem Umfang nicht beachtet. Vielfach geschieht dies sogar vorsätzlich. Es muss also zum Schutz der gefahrlosen Nutzung der Infrastruktur im Sinne der Gewährleistung eines sicheren Straßenverkehrs gelingen, die Zahl der vorschriftswidrigen Lkw-Überfahrten bis nahe Null zu reduzieren, denn die Durchfahrtsverbote sind deutlich sichtbar, unterstützt durch zusätzliche bauliche Maßnahmen. Ein Verkehrsverstoß ist damit nur vorsätzlich begehrbar. Dies gewährleistet die abschreckende Wirkung des erheblich heraufgesetzten Bußgeldes für vorsätzliche Verstöße von 500 Euro und 2 Monate Fahrverbot.

- b) 56. Strafrechtsänderungsgesetz – Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr²⁷

Das 56. Strafrechtsänderungsgesetz – Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr ist am 13.10.2017 in Kraft getreten. Damit wurde unter anderem ein neuer Straftatbestand der Veranstaltung von oder der Teilnahme an verbotenen Kfz-Rennen eingeführt (neu § 315d Absatz 1 Nummern 1 und 2 Strafgesetzbuch, – Freiheitsstrafe bis zu 2 Jahren oder Geldstrafe). Die bisherige Einstufung als Ordnungswidrigkeit in der StVO wurde aufgehoben.

26 BGBl. I 2017 S. 2848.

27 BGBl. I 2017 S. 3532.

Eine qualifizierte Bestrafung ist nun möglich bei Gefährdung von Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremder Sachen von bedeutendem Wert (§ 315d Absatz 2 StGB, – Freiheitsstrafe bis zu 5 Jahren oder Geldstrafe). Zudem gibt es einen Verbrechenstatbestand für Fälle, in denen wenigstens fahrlässig eine schwere Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen oder eine Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen verursacht wurde (§ 315d Absatz 5 StGB, – Freiheitsstrafe von 1 Jahr bis zu 10 Jahren).

Ebenfalls macht sich jetzt strafbar, wer sich als einzelner Auto- oder Motorradfahrer »mit nicht angepasster Geschwindigkeit und grob verkehrswidrig und rücksichtslos fortbewegt, um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen« (§ 315d Absatz 1 Nummer 3 StGB, – sog. Solo-Rennen). Erfasst werden sollen demnach auch diejenigen Fälle, in denen nur ein einziges Fahrzeug »objektiv und subjektiv ein Kraftfahrzeugrennen nachstellt«. Strafbar ist zudem zusätzlich schon der Versuch, ein illegales Rennen auszurichten oder durchzuführen, auch wenn es dann nicht stattfindet. Damit soll auch verhindert werden, dass Organisatoren straflos bleiben, wenn die Polizei von dem Vorhaben erfährt und es vereitelt. Auch erfolgt eine Aufnahme in den Katalog der Delikte, die i.d.R. zur Entziehung der Fahrerlaubnis führen (§ 69 StGB). Die Heraufstufung zur Straftat zielt auch darauf ab, die Einziehung der Kfz von Beteiligten zu ermöglichen (§ 315f StGB).

- c) 52. Gesetz zur Änderung des Strafgesetzbuchs – Stärkung des Schutzes von Vollstreckungsbeamten und Rettungskräften²⁸

Durch das am 30.05.2017 in Kraft getretene Gesetz wurde unter anderem § 323c StGB um einen neuen Absatz 2 ergänzt, der die Behinderung von hilfeleistenden Personen unter Strafe stellt (Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe). Damit können nun auch sog. »Gaffer« im Straßenverkehr strafrechtlich verfolgt werden.

9. Überprüfung der BKatV im Nachgang zur VZR-Reform

Die gesetzlichen Regelungen zur Reform des Verkehrszentralregisters und des Punktesystems (VZR-Reform) als auch die damit verbundenen Folgeänderungen in der BKatV sind am 01.05.2014 in Kraft getreten²⁹. Sowohl Bundestag als auch Bundesrat hatten die Bundesregierung im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zu einer Überarbeitung der BKatV im Nachgang zur VZR-Reform aufgefordert. Es soll geprüft werden, ob eine weitergehende Anpassung der BKatV mit Blick auf das Gesamtgefüge der Bewertungen vorgenommen werden muss. Im Rahmen dieser Überarbeitung sollen alle Tatbestände der BKatV auf ihre unterschiedlich gewichteten Zuwiderhandlungen und ihre Verhältnismäßigkeit untereinander hin überprüft und ggf. entsprechend angepasst werden. Dies zielt jedoch nicht auf eine erneute Überarbeitung der Punktezurechnung im Rahmen der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) ab.

²⁸ BGBl. I 2017 S. 1226.

²⁹ BGBl. I 2013 S. 3313; BGBl. I 2013 S. 3920.

Allein die Länder hatten im September 2013 im Bundesrat die Entschließung gefasst, die BKatV sei aus ihrer Sicht vollständig zu überarbeiten.³⁰ Der Deutsche Bundestag³¹ hatte hingegen eine Überarbeitung hinsichtlich des Gefüges der Regelsätze gefordert und die Bundesregierung hatte ebenfalls eine Überprüfung der Regelsätze in ihrer Gegenäußerung³² zugesichert. Das BMVI hatte daher zur Erörterung über das Erfordernis von Anpassungen in der BKatV eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe eingerichtet.

Die Arbeiten der Bund-Länder-Arbeitsgruppe zur Überprüfung der BKatV im Nachgang zur Reform des Verkehrszentralregisters und des Punktesystems sind mittlerweile weitestgehend abgeschlossen. Seitens des BMVI wird nun im Anschluss ein entsprechender Verordnungsentwurf zur Änderung der BKatV erstellt werden.

10. Harmonisierung und Anpassung der Sanktionen an EU-Niveau

Für Überarbeitungen der BKatV stellen die Bußgeldandrohungen anderer Länder allerdings kein entscheidendes Leitbild dar. Innerhalb der Europäischen Union sind weder das Verhaltensrecht im Straßenverkehr noch die entsprechenden Sanktionen bei Verkehrsverstößen harmonisiert. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass – anders als bei den kraftfahrzeugtechnische Ausrüstungsvorschriften – die jeweiligen Verhaltensvorschriften häufig historisch gewachsen sind und auch durch geografische Gegebenheiten eines Landes wie z. B. Topographie, Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsdichte sowie die Mentalität der Bürger und Sicherheitsphilosophien wie z. B. Überwachungsintensität, Kontrolldichte, Entdeckungsrisiko geprägt sind. Mangels entsprechender Harmonisierung im Bereich des Ordnungswidrigkeitenrechts wird der Sanktionsrahmen für Verkehrsverstöße in jedem Staat anhand des jeweils geltenden nationalen Rechts ausgerichtet und erlaubt daher jedem Staat eine andere Abstufung seiner Sanktionen zu wählen – auch in Abhängigkeit der jeweiligen maßgebenden Polizeipräsenz und Verkehrsüberwachungsichte.³³

In Deutschland hat sich der Gesetzgeber mit Inkrafttreten des OWiG am 1. Januar 1969 dafür entschieden, die Mehrzahl der Verstöße gegen die StVO nicht mehr als Kriminalstraftaten einzustufen und mit einer Kriminalstrafe zu ahnden, sondern als Ordnungswidrigkeit unter Anwendung eines neu geregelten Bußgeldverfahrens. Er hat sich damals also für eine gewisse Entkriminalisierung, auch zur Entlastung der Justiz entschieden. Nach § 1 Absatz 1 OWiG ist eine Ordnungswidrigkeit eine rechtswidrige und vorwerfbare Handlung, die den Tatbestand eines Gesetzes verwirklicht, das die Ahndung mit einer Geldbuße zulässt. Die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten liegt nach § 47 Absatz 1 OWiG im pflichtgemäßen Ermessen der Verfolgungsbehörde; es gilt der Opportunitätsgrundsatz. Für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr ist grundsätzlich die von der Landesregierung durch Rechtsverordnung näher bestimmte (Verwaltungs-)

30 Vgl. BR-Drs. 676/13 (Beschluss).

31 Vgl. BR-Drs. zu 387/13.

32 Vgl. BT-Drs. 17/12636, S. 60.

33 BT-Drs. 18/5561.

Behörde oder Dienststelle der Polizei zuständig (§ 26 Absatz 1 StVG). Diese Unterscheidung ist insofern von großer Bedeutung, als dass auf Grund unterschiedlicher Rechtssysteme in den einzelnen Mitgliedsstaaten der EU Verkehrsverstöße nicht zwingend gleichsam als Verwaltungsunrecht wie in Deutschland eingestuft werden, sondern z. T. auch als Straftat wie z. B. in Frankreich, Luxemburg oder der Schweiz.

In Österreich beispielsweise stellen Übertretungen der StVO zwar sog. »Verwaltungsübertretungen« dar, das bedeutet dort allerdings, dass in einem konkreten Verwaltungsstrafverfahren die Behörde innerhalb des vorgegebenen Strafrahmens für jeden Einzelfall gemäß den gesetzlich vorgegebenen Regeln die den Umständen des konkreten Falles angemessene Strafe zu bemessen hat. Einen gesetzlich festgeschriebenen Regelsatz für Verstöße gibt hier gerade nicht. Der Strafrahmen für Verstöße gegen Vorschriften zur Bildung einer Rettungsgasse liegt z. B. zwischen 72 bis 2180 Euro. Im Allgemeinen bewegen sich die Strafen jedoch in Österreich eher im unteren Bereich des Strafrahmens, da die Verwaltungsgerichte der Länder und auch der Verwaltungsgerichtshof dazu tendieren, Strafbescheide aufzuheben, wenn die Strafe zu hoch angesetzt wurde.

Deutschland verfügt zudem insbesondere mit seiner Vielzahl an möglichen Sanktionsfolgen und Regelungen zur Verbesserung z. B. der Fahreignung über zusätzliche Instrumentarien, die es so vergleichbar ebenfalls in anderen Ländern nicht gibt. Hier sind beispielhaft zu nennen: Anordnung von Verkehrsunterricht, Fahrverbote, Gewinnabschöpfung und Einziehung, Punkteeintragung im Fahreignungsregister, Entziehung der Fahrerlaubnis, Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens (MPU), Einziehung des Fahrzeugs. Auch weisen die ausschließlich für ihr Hoheitsgebiet entwickelten Punktsysteme der einzelnen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union z. T. sehr unterschiedliche Grundlagen und Strukturen auf. Die sieben Mitgliedsstaaten Österreich, Schweden, Estland, Litauen, Slowakei, Belgien und Portugal haben derzeit überhaupt kein Punktsystem etabliert.³⁴

Vor diesem Hintergrund sind Geldbußen und Sanktionen in Europa nicht eins zu eins vergleichbar. Eine Harmonisierung der Rechtsfolgen unabhängig von der Harmonisierung des Strafrechts, des Verhaltensrechts im Straßenverkehr oder der Haftungssysteme etc. zu fordern, greift erheblich zu kurz und ist überdies weder zielführend, noch notwendig:

Deutschlands Straßen – insbesondere die Bundesautobahnen – gehören zu den sichersten Straßen innerhalb Europas. Obwohl auf Autobahnen etwa 31 % der Gesamtfahrleistungen erbracht werden, ereignen sich hier lediglich knapp 7 % der Unfälle mit Personenschaden. Auch ein Vergleich mit ausländischen Unfallstatistiken zeigt, dass die Unfallzahlen dort trotz vorhandener allgemeiner Tempolimits keine zwingenden Schlussfolgerungen auf die Notwendigkeit einer allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkung zulassen. Das Unfallgeschehen auf Autobahnen wird im Wesentlichen durch individuelles Fehlverhalten (z. B. zu geringer Abstand, keine situationsangepasste Geschwindigkeit) oder örtliche Verkehrsverhältnisse (z. B. Steigungsstrecke) beeinflusst.

³⁴ EU-Kommission, non-paper »Mutual recognition of driving disqualifications«, 2017.

Die Einführung eines (verpflichtenden) generellen Tempolimits auf Autobahnen wird seit Jahren kontrovers diskutiert. Im Hinblick auf die mangelnde Erforderlichkeit aus Verkehrssicherheitsgründen wurde ein generelles Tempolimit aber im Ergebnis für Deutschland stets abgelehnt. Insbesondere moderne rechnergesteuerte Verkehrsbeeinflussungsanlagen, die flexibel auf Faktoren reagieren, welche die Verkehrssicherheit beeinflussen, können gezielt Unfallschwerpunkte beseitigen und gleichzeitig zur Flüssigkeit des Verkehrs und damit zum Abbau von Staus beitragen. Auf hochbelasteten Autobahnabschnitten sind moderne Verkehrsbeeinflussungsanlagen besonders wirkungsvoll. Im Hinblick auf Forderungen in diesem Zusammenhang nach einer Harmonisierung des Verhaltensrechts auf EU-Ebene kommt der Subsidiaritätsgrundsatz zur Anwendung. Es fällt ausschließlich in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten zu entscheiden, wann wo unter welchen Bedingungen straßenverkehrsrechtliche Anordnungen getroffen werden.

1991 waren in Deutschland noch 11.300 Straßenverkehrstote zu beklagen, im Jahr 2016 verunglückten nach den Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes insgesamt 3.206 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr tödlich. Dies stellt einen Rückgang um 69,4 Prozent dar. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich im gleichen Zeitraum Fahrzeugbestand und Fahrleistung deutlich erhöht haben.³⁵ Die Zahl der Verkehrstoten wird im Jahr 2017 voraussichtlich den niedrigsten Stand seit Bestehen der Bundesrepublik erreichen – nach Schätzungen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) dürfte die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr voraussichtlich nochmal um 1 Prozent auf rund 3.170 sinken. Unbenommen der Tatsache, dass jeder im Straßenverkehr Getötete einer zu viel ist. Bei den Verletzten ist im Jahr 2017 gegenüber dem Vorjahr eine Abnahme um 2 % auf rund 390.000 zu erwarten. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden wird schätzungsweise um nahezu 3 % auf 300.000 zurückgehen.³⁶ Seit 1991 hat sich zudem die Unfallursache »nicht angepasste Geschwindigkeit« um 62,7 % verringert.³⁷

Auch im internationalen Vergleich nimmt Deutschland als eines der Haupttransitländer im Bereich der Straßenverkehrssicherheit einen vorderen Platz ein. Gemessen an der Anzahl der Bevölkerung liegt Deutschland im EU-weiten Vergleich im Bereich der Straßenverkehrstoten auf dem 8. Platz.³⁸ Einem Vergleich z. B. mit unseren französischen Nachbarn hält Deutschland zweifelsohne stand, die Entwicklungen zwischen 1990/1991 und 2015 verlaufen fast parallel (jeweilige Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten um fast 70 %), wobei in Deutschland die Mortalitätsrate im Straßenverkehr auf 4,3 pro 100.000 Einwohner gesunken ist. In Frankreich hingegen liegt sie bei 5,4, bei einer insgesamt geringeren Fahrleistung als in Deutschland.³⁹

35 ITF (2017), Road Safety Annual Report 2017, OECD Publishing, Paris, S. 192.

36 https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2017/12/PD17_442_46241.html.

37 Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 Reihe 7 Verkehr, 2016.

38 Quelle: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/observatory/historical_evol_popul.pdf.

39 ITF (2017), Road Safety Annual Report 2017, OECD Publishing, Paris, S. 171 ff., 189 ff.

Deutschland⁴⁰:

	Vergleich zu 2015 in %														
	1991	2000	2010	2014	2015	2014	2010	2014	2010	2014	2010	2014	2010	2014	2010
Straßenverkehrstote	11.300	7.503	3.648	3.377	3.459	2,4%	-5,2%	2,4%	-5,2%	3,459	2,4%	-5,2%	2,4%	-53,9%	-69,4%
Zugelassene Fahrzeuge (in tausend)	44.925	53.106	52.289	55.011	55.752	1,3%	6,6%	1,3%	6,6%	55.752	1,3%	6,6%	1,3%	5,0%	24,1%
Fahrleistung (in Millionen)	574.100	663.302	704.800	740.500	752.300	1,6%	6,7%	1,6%	6,7%	752.300	1,6%	6,7%	1,6%	13,4%	31,0%
Zugelassene Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner	563	646	639	681	687	0,8%	7,4%	0,8%	7,4%	687	0,8%	7,4%	0,8%	6,2%	21,9%

Frankreich⁴¹:

	Vergleich zu 2015 in %														
	1990	2000	2010	2014	2015	2014	2010	2014	2010	2014	2010	2014	2010	1991	
Straßenverkehrstote	10.999	8.170	3.992	3.384	3.461	2,3%	-13,3%	2,3%	-13,3%	3.461	2,3%	-13,3%	2,3%	-57,6%	-68,5%
Zugelassene Fahrzeuge (in tausend)	30.869	35.874	40.181	42.476	42.701	0,5%	6,3%	0,5%	6,3%	42.701	0,5%	6,3%	0,5%	19,0%	38,3%
Fahrleistung (in Millionen)	436.000	518.200	560.400	572.394	584.914	2,2%	4,4%	2,2%	4,4%	584.914	2,2%	4,4%	2,2%	12,9%	34,2%
Zugelassene Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner	546	609	640	664	664	0,1%	3,8%	0,1%	3,8%	664	0,1%	3,8%	0,1%	9,0%	21,8%

40 Quelle: ITF (2017), Road Safety Annual Report 2017, OECD Publishing, Paris, S. 171 ff., S. 192.

41 Quelle: ITF (2017), Road Safety Annual Report 2017, OECD Publishing, Paris, S. 171 ff., S. 175.

11. Schlussbemerkung

Verkehrsteilnehmer können durch entsprechende Aufklärung, Ausbildung und Verkehrserziehung positiv beeinflusst werden. Der aus eigener Einsicht handelnde Verkehrsteilnehmer ist daher immer noch die beste Garantie für mehr Verkehrsdisziplin. Diese Garantie bedingt vor allem auch nachvollziehbare Regelungen, Verkehrszeichenanordnungen sowie selbsterklärende Straßen. Hier sind vor allem die Länder gefragt, die für die Anordnung von Verkehrszeichen zuständig sind.

Weiterhin kommt hierbei der Ahndung rechtswidrigen Verhaltens eine herausragende Rolle zu. Voraussetzungen für die optimale Wirkung von Verkehrssanktionen sind deren sinnvolle Ausgestaltung, nachhaltige und spürbare Überwachungsmaßnahmen sowie die Akzeptanz dieser Regeln für die Verkehrsteilnehmer.⁴² Die Anhebung des Sanktionsniveaus stellt daher immer auch eine »ultima ratio« dar. Eine generelle bzw. pauschale Erhöhung der Bußgelder nach dem »Gießkannenprinzip« ist daher nicht geeignet, die Verkehrsdisziplin zu erhöhen. Zudem muss sichergestellt sein, dass etwaige Verstöße insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgedeckt und geahndet werden, insbesondere durch effektive Verkehrsüberwachung und Kontrollen an Unfallschwerpunkten.⁴³

Die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr gehört weiterhin zu den Prioritäten der Verkehrspolitik der Bundesregierung. Dies schließt auch eine permanente Überprüfung der Bußgelder auf ihre Aktualität mit ein.

⁴² Vgl. BT-Drs. 18/5561, S. 2.

⁴³ So auch die Empfehlungen des AK VII des 55. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2017 in Goslar.

Prof. Dr. med. Paul A. Grützner
Ärztlicher Direktor der Berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik Ludwigshafen

Gemäß der langfristigen Auswertung des Traumaregisters DGU® erleiden jährlich ca. 35 000 Menschen pro Jahr eine lebensbedrohliche Verletzung (Polytrauma)¹. Unter einem Polytrauma versteht man eine gleichzeitig entstehende Verletzung mehrerer Organsysteme oder Körperregionen, wobei entweder eine Verletzung oder die Kombination aus mehreren Verletzungen lebensbedrohlich ist². Jährlich entstehen dadurch in der Bundesrepublik Deutschland Kosten von ca. 15 Milliarden Euro. Darin enthalten sind direkte Kosten, die durch die Akutbehandlung des Patienten entstehen und auf ca. 23 100 Euro pro Fall berechnet werden sowie indirekten Kosten, die den wesentlichen Anteil ausmachen. Diese entstehen vor allem durch dauerhafte Unfallfolgen sowie durch den Arbeitsausfall³. Gleichwohl wird durch eine verbesserte Akutbehandlung ein erheblicher Rückgang der Letalität nach einem Polytrauma von 40 % auf aktuell < 20% verzeichnen können, entsteht beim Übergang von der Akutversorgung bis zur Rehabilitation ein erhebliches Risiko durch die sogenannte Rehabilitationslücke⁴. Sie tritt nach Abschluss der akut stationären Behandlung dann auf, wenn eine Rehabilitationsbedürftigkeit noch während der Akutbehandlung besteht (Frührehabilitation). Eine zentrale Voraussetzung für die erfolgreiche Behandlung eines Patienten nach einem Polytrauma ist also die lückenlose

-
- 1 Traumaregister DGU®, Jahresbericht 2017, © Sektion NIS der DGU/AU.
 - 2 Pathophysiology of polytrauma – Keel, M. & Trentz O. - Injury, Volume 36, Issue 6, Pages 691-709.
 - 3 Oestern HJ. »Versorgung Polytraumatisierter im Internationalen Vergleich« – Unfallchirurg (1999). Regel G. in »Tscherne Unfallchirurgie« Band 1 Springer Verlag (1997). Schmelz A, Ziegler D, Beck A, Kinzl L, Gebhard F. Akutstationäre Behandlungskosten polytraumatisierter Patienten. Der Unfallchirurg 105: 1043-1048 (2002). Ruchholtz S, Nast-Kolb D, Waydhas C, Schweiberer L. Kostenanalyse der klinischen Behandlung polytraumatisierter Patienten. Chirurg 66: 684-692 (1995). Schwermann T, Grotz M, Blanke M, Ruchholtz S, Lefering R, Graf v.d.Schulenburg JM, Krettek C, Pape HC. AG- Polytrauma der DGU: Evaluation der Kosten von polytraumatisierten Patienten insbesondere aus der Perspektive des Krankenhauses. Der Unfallchirurg 107: 563-574 (2004). Traumaregister der DGU, Jahresbericht 2008. Kinzl L, Gebhard F, Arand M. Polytrauma und Ökonomie. Unfallchirurgie 22: 179-185 (1996).
 - 4 TraumaRegister DGU® (2016) Jahresbericht, © 2016 Sektion NIS der Deutschen Gesellschaft für Unfallchirurgie (DGU)/AUC – Akademie der Unfallchirurgie GmbH.

medizinische Versorgung von der Unfallstelle bis zur Wiedereingliederung⁵. Zur Beurteilung der Güte der Rehabilitation sowie zur Einordnung realistischer Rehabilitationsziele wurde im Jahr 2001 die ICF-Klassifikation (International Classification of Functioning, Disability and Health) erstellt und herausgegeben⁶. Diese umfasst Kriterien, nach denen der funktionelle Gesundheitszustand eines Patienten beschrieben werden kann. Wesentliche Merkmale, die einer Beschreibung bedürfen, sind der Grad der Behinderung, die soziale Beeinträchtigung, relevante Umweltfaktoren des Menschen mit dem Ziel des Erhalts respektive der Steigerung der Lebensqualität und die Wiedereingliederung. Die Wiedereingliederung oder auch Teilhabe bezieht sich vor allem auf die berufliche sowie gesellschaftliche Partizipation. Von ganz besonderer Bedeutung für die Einschätzung des funktionellen Gesundheitszustandes und die Rehabilitationsprognose sind die individuellen Kontextfaktoren. Hierzu gehören Umweltfaktoren, wie die materielle, soziale und verhaltensbezogene Umwelt sowie die personenbezogenen Faktoren, wie Alter, Geschlecht, Ausbildung, Lebensstil, Motivation oder genetische Prädisposition. Besonders gewichtig scheinen die Kontextfaktoren körperliche Belastung einer Tätigkeit, chronischer Schmerz, psychische Traumatisierung und berufliche Perspektive zu sein⁷.

Von besonderer prognostischer Schwere sind Beeinträchtigungen der Mobilität, der Aktivitäten des täglichen Lebens (ADLs) und psychische sowie soziale Unfallfolgen⁸. Gemäß einer Untersuchung der Lebensqualität 12 Monate nach einem Polytrauma beklagten 32% der betroffenen Patienten mäßige und 5,9% schwere Beeinträchtigungen der Mobilität. Auch die Selbstversorgung war bei 11,7% mäßig und bei 8,7% massiv beeinträchtigt. Soziale und sozioökonomische Einschränkungen wurden 2 Jahre nach einem Polytrauma hinsichtlich der Lebensqualität untersucht. Hier offenbarte sich ein erheblicher Anstieg der Arbeitslosigkeit von 5% auf 13,5%. Die Arbeitsunfähigkeit stieg von 0,5% auf 15,3%. Umschulungen waren in 9,9% der Fälle notwendig. Bei 15,8% der Fälle war ein Arbeitsplatzwechsel erforderlich. In 30% der Fälle kam es zu finanziellen Verlusten⁹. Eine weitere Studie unter-

-
- 5 Simmel, S., Müller, WD., Reimertz, C. et al. Unfallchirurg (2017) 120: 804. <https://doi.org/10.1007/s00113-017-0389->.
 - 6 World Health Organization. International classification of functioning, disability and health: ICF. Geneva: World Health Organization; 2001.
 - 7 World Health Organization. International classification of functioning, disability and health: ICF. Geneva: World Health Organization; 2001., Rehabilitation lohnt sich! Ergebnisse eines Benchmarkingprojektes zur Steuerung der Heilverfahren« Februar 2010 – April 2013.
 - 8 Debus F, Lefering R, Frink M et al. Anzahl der Schwerverletzten in Deutschland – Eine retrospektive Analyse aus dem TraumaRegister der Deutschen Gesellschaft für Unfallchirurgie (DGU). Dtsch Arztebl Int 2015; 112: 823–829, Kladny B. Rehabilitation im Trauma Netzwerk DGU. Trauma Berufskrankh 2011; 13 (Suppl 1): 67–71 Simmel S, Bühren V. Unfallfolgen nach schweren Verletzungen. Kon-sequenzen für die Trauma-Rehabilitation. Chirug 2013; 84: 764–770.
 - 9 Zettl R, Ruchholtz S, Lewan U et al. Lebensqualität polytraumatisierter Patienten 2 Jahre nach dem Unfall. Notfall & Rettungsmedizin 2004; 7: 547–553 .

suchte Patienten 5 Jahre nach einem Polytrauma. Hier gaben 47% eine moderate bis schwere Behinderung an. 50% der Patienten sahen rückblickend die Notwendigkeit einer verbesserten Betreuung nach ihrem stationären Aufenthalt¹⁰.

Unter Experten besteht schon lange ein Konsens über den Einfluss der »Rehabilitationslücke« auf die Rehabilitationsprognose und damit auf das Rehabilitationsergebnis. Aber wie kommt diese zustande und lässt sich verhindern? Die Rechtsgrundlage für die Frührehabilitation im Akutkrankenhaus ist seit Inkrafttreten des Reha-Angleichungsgesetzes (§4/2RehaAnglG) von 1974 geregelt. Mit Inkrafttreten des Sozialgesetzbuchs IX (SGB IX) in Verbindung mit der Ergänzung des §39, Abs. 1 SGB V vom 01.07.2001 wurde nochmal die Gesetzgrundlage gestärkt. Vielmehr scheint die Problematik der Rehabilitationslücke struktureller und finanzieller zu sein. Gemäß einer Umfrage im Traumanetzwerk von 2014 verfügen jedoch nur 17% der Kliniken über spezielle Rehateams. Weniger als 50% dieser Rehateams verfügen jedoch über Rehabilitationsfachärzte. Ferner besteht meist keine Kooperation zwischen der Rehaklinik und der Akutklinik¹¹. Ein weiteres Risiko für die Rehabilitationslücke scheint das Inkrafttreten des DRG-Systems zu sein. Die REDIA-Studie, die den Effekt der Einführung des DRG-Systems auf die Rehabilitation untersucht hat, konnte feststellen, dass die Verweildauer im Akutbereich deutlich absank (2011 bis 2015 → 17,2-12,4 Tage). Auch die Entlassung aus der Akutklinik nach Hause nahmen stetig zu. Im Jahre 2011 waren es 60%, wohingegen es 2015 schon 66% betraf. Dem gegenüber steht eine Abnahme der Direktverlegungen von Akutkliniken in die Rehabilitation (2011 21%; 2015 14%). In Folge dessen sind Patienten zu Rehabeginn in einem deutlich schlechteren Zustand. Damit steigt der Behandlungsaufwand und folglich eine Verschlechterung der Rehabilitationsprognose. Nicht zuletzt kann es zur Chronifizierung des Verletzungszustandes kommen. Die DRG-Einführung führte somit zu einer Störung der Schnittstelle zwischen der Intensivstation und der stationären Rehabilitation durch eine Ausschaltung der Frührehabilitation¹². Voraussetzung für die Indikation für eine stationäre Rehabilitation sind einerseits ein Rehabilitationsbedarf, ausreichende Motivation und eine positive Reha-Prognose andererseits aber auch die Rehabilitationsfähigkeit. Im Bereich der Deutschen Rentenversicherung (DRV) und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) bedeutet das für die Anschlussheilbehandlung (AHB) respektive Berufsgenossenschaftliche Stationäre Weiterbehandlung (BGSW) eine

-
- 10 Braithwaite IJ, Boot DA, Patterson M et al. Disability after severe injury: five-year follow-up of a large cohort. *Injury* 1998; 29: 55–59, Sluys K, Häggmark T, Iselius L. Outcome and quality of life 5 years after major trauma. *J Trauma* 2005; 59: 223–232.
- 11 Debus F, Mierswa D, Ruchholtz S et al. Rehabilitation von schwerverletzten Patienten im Akutkrankenhaus: wer macht was? Eine bundesweite Umfrage im TraumaNetzwerk DGU. *Rehabilitation* 2014; 53: 25–30).
- 12 REDIA: Auswirkungen der DRG-Einführung auf die medizinische Rehabilitation. Ergebnisse einer prospektiven und medizin-ökonomischen Langzeitstudie 2003 bis 2011, Wilfried von Eiff, Christopher Niehues, Stefan Schüring, LIT Verlag Münster.

ausreichende Belastbarkeit, Mobilisation und Selbstversorgung bei den Aktivitäten des täglichen Lebens (ADLs). Bei schweren Verletzungen entsteht die Lücke, dann wenn ein Rehabilitationsbedarf besteht aber die noch keine ausreichende Belastbarkeit gewährleistet ist im Sinne der AHB respektive BGSW. Diese Rehabilitationsmaßnahmen sind v.a. geeignet für elektive orthopädische Rehabilitationen aber nicht für die Rehabilitation nach einem Polytrauma. Um einen fließenden Übergang von der Akutklinik in die Anschlussheilbehandlung respektive BGSW gewährleisten zu können, ist eine weitere Behandlung mit besonderen Anforderungen an das Personal, die Ausstattung und die Dauer der Rehabilitation erforderlich. Die Traumarehabilitation gemäß dem Weißbuch Schwerverletztenversorgung DGU¹³ ist in 3 Stufen geteilt: Frührehabilitation, postakute Rehabilitation und weiterführende stationäre Rehabilitation¹⁴. Die Frührehabilitation und postakuten Rehabilitation ermöglichen es, die Lücke zwischen der Akutbehandlung und Anschlussheilbehandlung bzw. BGSW zu schließen. Eine weitere Differenzierung der Rehabilitation nach dem Phasenmodell der neurologischen/neurochirurgischen Rehabilitation ist aber auch für die Traumarehabilitation denkbar. Dieses Phasenmodell wurde bereits vor 20 Jahren von der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (BAR) initiiert und mit der Unterstützung von allen Kostenträgern der Rehabilitation (DRV, Krankenkasse, DGUV) implementiert. Es gibt zahlreiche Publikationen, die Wirksamkeit dieses Phasenmodells belegen¹⁵. Es zeichnet sich durch eine Differenzierung in 6 Phasen (A – F) und eine hohe Flexibilität aus (Abb. 1).

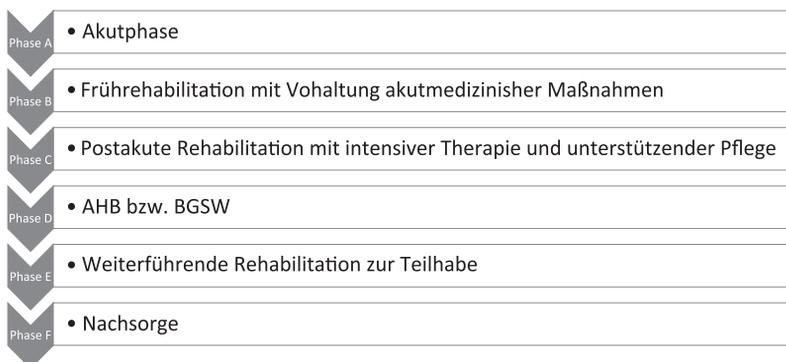


Abb. 1 Perspektive der Traumarehabilitation.

14 Weißbuch Schwerverletztenversorgung 2., erweiterte Auflage.

15 BAR (1995) Empfehlungen zur Neurologischen Rehabilitation von Patienten mit schweren und schwersten Hirnschädigungen in den Phasen B und C, BAR-Publikation, Frankfurt/Main; Wallesch CW, Koenig E 2008 Was ist das besondere an der neurologischen Rehabilitation? Akt Neurol 2008; 35(6): 275-279;.

Die Übergänge von einer Phase zur nächsten können fließend sein. Einzelne Phasen können auch übersprungen, sofern definierte Ein- und Ausgangskriterien erfüllt sind.

Die Phase A ist gekennzeichnet durch die Behandlung in der Akutklinik. Die Phase B beschreibt die Frührehabilitation. Hier sind akutmedizinische Maßnahmen, wie Operationen nicht mehr geplant aber für den Bedarfsfall vorhanden. Die Phase C deckt die postakute Rehabilitation mit intensiver Therapie und unterstützender Pflege ab. Die Indikation hierfür wird durch den behandelnden Unfallchirurgen gestellt, z.B. bei Vorliegen psychologischer Unfallfolgen, der Notwendigkeit von Einzeltherapien, der umfassende Bedarf an Therapie und Pflege im Hinblick auf die Aktivitäten des täglichen Lebens (ADLs) oder die Notwendigkeit für regelmäßige fachärztliche Befundkontrollen. Wie bereits beschrieben, besteht seit Jahren die gesetzliche Regelung hierfür. Es fehlen jedoch flächendeckend geeignete Einrichtungen zur Durchführung. Auch die Finanzierung kann eine Hürde darstellen. Denn wenn die Akutversorgung und Frührehabilitation in einer Klinik durchgeführt werden, ist der erhebliche zusätzliche Aufwand in einigen Fällen durch eine Fallzusammenführung nicht mehr erlösrelevant¹⁶. Die Phase D ist mit der Anschlussheilbehandlung respektive der BGSW vergleichbar und entspricht damit den Anforderungen der Deutschen Rentenversicherung respektive der DGUV. In der Phase E steht die Rehabilitation zur beruflichen und sozialen Teilhabe im Fokus. Die medizinische Rehabilitation ist in dieser Phase bereits weitestgehend abgeschlossen. In der letzten Phase F wird die Nachsorge organisiert und koordiniert bei dauerhaften Unfallfolgen. Das Ziel ist es, den erreichten Gesundheitszustand und die Lebensqualität zu erhalten. Ganz wesentlich hierfür ist ein interprofessionelles Reha-Team aus Arzt und Rehamanager.

Die Etablierung des Traumanetzwerks DGU® im Jahre 2008 von der Deutschen Gesellschaft für Unfallchirurgie (DGU) ist ein international beachtliches Modell der modernen Schwerverletztenversorgung und hat bereits zu einer verbesserten Überlebensrate in der akutmedizinischen Versorgung von polytraumatisierten Patienten geführt¹⁷. Diese berücksichtigt jedoch nur die o. g. Phasen A und B im Rahmen der Traumarehabilitation. Zur Komplettierung einer ganzheitlichen Traumaversorgung von der Unfallstelle bis zur integrierten Rehabilitation wird die Etablierung eines Traumarehabilitationsnetzwerks (TRNW) mit Kooperationen zwischen überregionalen Traumazentren und Traumazentren im Traumanetzwerk für gesetzlich unfallversicherte Patienten sowie Patienten der Deutschen Rentenversicherungen propagiert¹⁸.

16 Beyer J, Berliner M, Glaesener J-J et al. Positionspapier zur Fachübergreifenden Frührehabilitation. *Phys Rehab Kur Med* 2015; 25: 260–280.

17 TraumaRegister DGU® (2016) Jahresbericht, © 2016 Sektion NIS der Deutschen Gesellschaft für Unfallchirurgie (DGU)/AUC – Akademie der Unfallchirurgie GmbH.

18 Müller, WD. *Trauma Berufskrankh* (2015) 17(Suppl 2): 293. <https://doi.org/10.1007/s10039-015-0021-9>.

Als Gütekriterium für die ganzheitliche Traumaversorgung konnte im Benchmarking-Projekt »Effektivität und Wirtschaftlichkeit der Fallsteuerung« DGUV 2015 die Heilverfahrenssteuerung identifiziert werden. Dabei teilt sich die Heilverfahrenssteuerung in eine »vereinfachte« und eine »qualifizierte« Heilverfahrenssteuerung. Bei der vereinfachten Heilverfahrenssteuerung handelt es sich um die einfachste Fallkategorie mit einem hohen Automatisierungsgrad. Es konnte gezeigt werden, dass die Bearbeitungszeiten sowie der personelle Ressourcenaufwand und damit die Prozesskosten reduziert werden konnten, ohne die Fehlerquote bei der Erfassung und Verschlüsselung von Daten zu erhöhen (Fehlerquote 1,5% im Trägerdurchschnitt). Bei der qualifizierten Heilverfahrenssteuerung handelt es sich um eine fachkundige und individualisierte Heilverfahrenssteuerung. Diese ist überwiegend reaktiv und wird bei Abweichungen im Heilverfahren eingeschaltet. Dabei wird das Heilverfahren aktiv gesteuert, z. B. durch Einleitung von Rehabilitationsmaßnahmen oder gesonderten Untersuchungen. Hieraus ergibt sich eine individuelle Planung und Steuerung des Heilverfahrens durch den Unfallversicherungsträger. In der Regel erfolgt dies mit persönlicher Kontaktaufnahme. Am Beispiel der Unterschenkelfraktur konnte die Abhängigkeit der Arbeitsunfähigkeitsdauer vom Steuerungsgrad des Heilverfahrens beschrieben werden. Versicherungsträger mit einem hohen Steuerungsgrad haben im Vergleich zu denen mit einem niedrigen Steuerungsgrad eine um 80 Tage geringere Arbeitsunfähigkeitsdauer (Abb. 2).

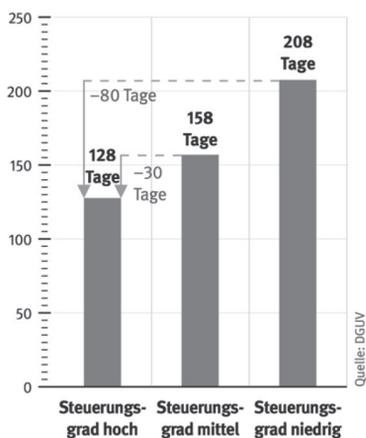


Abb. 2

Ferner konnte am Beispiel verschiedenartiger schwerer Einzelverletzungen gezeigt werden, dass eine intensivere Steuerung tendenziell zu geringeren MdE's führten. Auch konnte ein positiver Zusammenhang zwischen strukturierter Zusammenarbeit mit Netzwerkpartnern und Ergebnisparametern demonstriert werden. Eine intensive Heilverfahrenssteuerung wird mit ca. 1.550 Euro Prozesskosten pro Fall geschätzt.

Als Berechnungsgrundlage dient hierbei 40 bis 50 Arbeitsstunden pro Fall bei 1 VK mit 1.600 Stunden Jahresarbeitszeit und ca. 40 Fällen pro Jahr (Vergütungsgruppe A11, Stundensatz 34,72 Euro). Als Vorteile lassen sich aus diesen Ergebnissen eine geringere Arbeitsunfähigkeitsdauer, geringere Minderungen der Erwerbsfähigkeit, weniger Verletzengeldzahlungen, niedrigere Kosten für die Rehabilitation und eine höhere Patientenzufriedenheit ableiten. Einen ganz besonderen Stellenwert nimmt die Heilverfahrenssteuerung bezüglich der Kontextfaktoren ein. Einen besonderen hohen Einfluss auf den Erfolg oder Misserfolg der beruflichen Wiedereingliederung haben die Kontextfaktoren »körperlich belastende Tätigkeiten«, »chronische Schmerzen«, »fehlende berufliche Perspektive« und »traumatisierend erlebte Unfälle«. Folglich ist die exakte Diagnoseverschlüsselung und Erfassung des Berufs essentiell für die Entscheidung über die Notwendigkeit und Intensität einer Heilverfahrenssteuerung. Bei den untersuchten Diagnosen der Benchmarking-Studie (Fersenbeinfraktur, Unterschenkelfraktur, Ruptur des vorderen Kreuzbandes, Mittelhandfraktur, distale Radiusfraktur und Sprunggelenksfraktur) konnte eine Wiedereingliederungsquote von 97% erzielt werden.

In Summe scheint der medizinische, persönliche und sozioökonomische Erfolg einer Behandlung polytraumatisierter Patienten ganz wesentlich von einer intensiven Heilverfahrenssteuerung abhängig zu sein. Im Heilverfahren der gesetzlichen Unfallversicherungen stehen bereits seit vielen Jahren gut ausgebildete Rehamanager hierfür täglich im Einsatz. Ferner bieten die 9 BG Kliniken als überregionale Traumazentren (ÜRZ) mit etablierten Rehabilitationseinrichtungen große Kapazitäten, eine moderne Ausstattung und fachliche Expertise auf höchstem Niveau zur Traumaversorgung aus einer Hand von der Unfallstelle bis zur Rehabilitation.

Aus unserer Sicht ist die flächendeckende Traumaversorgung unabhängig vom Kostenträger nunmehr eine politische Aufgabe.

Bernd Höke

Rechtsanwalt, Kanzlei Voigt Rechtsanwalts GmbH, Dortmund

Ich werde in meinem Vortrag zu den Ansprüchen Schwerstverletzter nicht auf die hier schon oft behandelten Positionen Erwerbsschaden und Haushaltsführungsschaden eingehen. Ich werde mich auch nicht daran versuchen, eine griffige Definition für den Begriff »Schwerstverletzter« zu finden. Wir sollten uns hier darüber einig sein, dass Menschen gemeint sind, die durch einen Unfall so schwere Verletzungen erlitten haben, dass sie lebenslang unter Beeinträchtigungen ihres bisherigen Lebens zu leiden haben. Die Bandbreite ist sehr weit – von der Verletzung eines Knochens oder Gelenks, die anschließend zu einer Einschränkung beim Gehen oder beim Gebrauch der Arme oder Hände führt über den Teilverlust oder Verlust von Gliedmaßen, teilweise oder vollständige Erblindung, Rückenverletzungen mit Lähmungen der unteren Körperhälfte bis zu Querschnittslähmungen aller Extremitäten, schweren Hirnverletzungen mit dem Verlust der Gebrauchsfähigkeit ganzer Areale, Polytraumen und apallischen Syndromen.

Wir sprechen hier also von Verletzten, die – meist ohne eigenes Verschulden – einen ganz erheblichen Eingriff in ihr Leben, ihre Autonomie zur Gestaltung ihrer Lebensverhältnisse, ihre Mobilität, ihr Berufsleben, die Fähigkeit zur Ausgestaltung ihrer sozialen Kontakte und ihrer Hobbys und insgesamt ihre Lebensfreude erlitten haben. Viele Verletzte leiden deshalb auch psychisch schwer unter diesen Folgen. Ihr bislang gelebtes Leben ist schlagartig zerstört worden. Viele von ihnen ziehen sich aus Scham vor neugierigen oder kritischen Blicken der gesunden Menschen ganz aus der Öffentlichkeit und ihren Sozialkontakten zurück.

Eine vollständige Wiederherstellung der körperlichen und geistigen Fähigkeiten und Kräfte ist in diesen Fällen trotz bestmöglicher Heilbehandlung und anschließender, langer Rehabilitationsphase nicht möglich. Das soll der Ausgangspunkt für die weiteren Überlegungen sein.

Der Anspruch der Geschädigten kann folgerichtig nur darauf gerichtet sein, einerseits ihre Lebensumstände bestmöglich denjenigen anzunähern, die vor dem Unfall bestanden haben und andererseits einen Ausgleich zu erhalten, soweit dies nicht möglich ist.

Wir bewegen uns dabei im Spannungsfeld der Ansprüche aus §§ 249, 253 und 843 BGB. Eine genaue Abgrenzung dieser Anspruchsgrundlagen ist bis heute nicht gelungen; zwischen den §§ 253 zum Schmerzensgeld und 843 BGB zu den

vermehrten Bedürfnissen besteht sogar häufig eine Wechselwirkung. Ich versuche anhand von Fallbeispielen aus meiner nunmehr 30-jährigen Berufspraxis in der Bearbeitung schwerer Personenschäden die Abgrenzungsprobleme deutlich zu machen. Außerdem gehe ich auf die Frage ein, inwieweit ein Anspruch auf angemessene Vorschussleistung besteht.

Im ersten Fallbeispiel ist ein leidenschaftlicher Motorradfahrer bei einer sonn-täglichen Ausfahrt von einem 73-jährigen, alkoholisierten PKW-Fahrer, der unachtsam aus dem Gegenverkehr links abzubiegen versuchte, angefahren und sehr schwer verletzt worden. Er erlitt neben Knochenbrüchen eine unter der Haut befindliche Verletzung der Schlagader, die in der Folge zu einer Unterversorgung des Gehirns mit Sauerstoff führte. Ein Teil des Gehirns wurde so geschädigt, wie man es sonst von Schlaganfallpatienten kennt, nämlich mit dem Ausfall der Steuerungsfähigkeit der linken Körperseite. Durch eine sehr intensive, spezielle Reha-Behandlung über viele Monate konnte erreicht werden, dass der Verletzte das linke Bein wieder so weit nutzen kann, dass er eine kurze Strecke mit einem Gehstock ohne Rollstuhl zurücklegen kann. Außerdem ist er seitdem in der Lage, sein Leben weitgehend selbstständig zu führen einschließlich Toilette, Waschen, Duschen, Einkaufen und Kochen. Für bestimmte Verrichtungen wie z.B. der Nagelpflege, Hautpflege, Putzen der Wohnung und Getränkeeinkauf benötigt der Geschädigte Hilfeleistungen. Für das Zurücklegen längerer Strecken benötigt er einen Rollstuhl.

Seine bislang ausgeübte Tätigkeit im handwerklichen Bereich kann er nicht mehr ausüben. Die Rentenversicherung hat den Geschädigten nach entsprechenden Untersuchungen für dauerhaft erwerbsunfähig erklärt, obwohl er selbst alle Anstrengungen unternommen hatte, um zumindest eine teilweise Beschäftigung ausüben zu können. Das war für ihn ein zusätzliches frustrierendes Moment, denn wie für viele andere Arbeitnehmer auch bedeutete die Teilhabe am Arbeitsleben eine Strukturierung des Alltags, soziale Kontakte und Anerkennung.

Neben seinem Motorrad, das er hauptsächlich als Fortbewegungsmittel genutzt hat, besaß er noch einen alten PKW, den er bei ungünstiger Witterung, im Winter und zum Einkaufen gefahren hat. Die übliche Wartung und kleinere Reparaturen beider Fahrzeuge nahm der Geschädigte selbst vor.

In diesem Fall sind gleich mehrere der hier interessierenden Probleme aufgetaucht.

Zunächst zur Mobilität: Der Geschädigte erhielt während der Rehapphase einen Rollstuhl zuerkannt. Man muss sich dabei klar sein, dass ein schwer Verletzter, dem man nach dem Unfall zunächst eine Zukunft mit überwiegendem Aufenthalt im Pflegebett vorausgesagt hatte, die Aussicht, sich in einem Rollstuhl wieder selbstständig fortbewegen zu können, als außerordentlich hohen Gewinn an Autonomie und Lebensqualität ansieht. Da er den linken Arm nicht mit Kraft bewegen kann, war ein spezieller Einhand-Rollstuhl erforderlich. Die Krankenkasse lieferte jedoch nur einen gewöhnlichen Rollstuhl mit der Folge, dass er sich damit selbst nur im Kreis drehen konnte. Erst nach massiver Intervention wurde der passende Rollstuhl geliefert. Bis dahin konnte der Geschädigte nur mit einem Helfer im Rollstuhl bewegt werden, was seine bis dahin starke Motivation, sich wieder selbstständig bewegen zu können,

stark beeinträchtigt hat. Derartige Fehler in der Versorgung mit Hilfsmitteln empfinden Geschädigte immer als Rückschlag auf dem ohnehin beschwerlichen Weg in eine neue Lebensgestaltung.

Als der Geschädigte in einer eigenen Wohnung mobilisiert war, äußerte er den Wunsch, seinen Rollstuhl mit einem Elektroantrieb nachzurüsten, der flexibel mit einer Hand an den Rollstuhl angehängt werden kann und auf diese Weise sowohl ohne den Antrieb in der Wohnung wie auch mit dem Antrieb außerhalb der Wohnung bewegt werden kann. Ein solcher Elektroantrieb hilft dem Geschädigten bei der Überwindung längerer Fahrstrecken, Steigungen und schwierigem Gelände. Außerdem vermindert er die Gefahr, dass durch die Bewegung des Rollstuhls mit nur einem Arm eine ständige Überlastung von Handgelenk, Arm und Schulter entsteht, die später zu starken Beeinträchtigungen der jetzt erreichten Autonomie führen kann.

Die Krankenkasse lehnte diesen Zusatzantrieb zunächst ab mit Hinweis auf die erreichbare Höchstgeschwindigkeit, die in einer bestimmten Gerätekonfiguration 6 km/h übersteigen könnte und damit zur Zulassungspflicht nach der Straßenverkehrsordnung führe. Dort hatte man jedoch übersehen, dass das Gerät auf Wunsch auf eine Höchstgeschwindigkeit von 6 km/h begrenzt werden kann.

Einen wesentlich teureren, aber schwereren Elektrorollstuhl mit Joystick-Steuerung hätte die Krankenkasse genehmigt. Dieser kann jedoch wegen seines Gewichtes nicht in ein normales, behindertengerecht umgebautes Kfz gehievt werden und hätte auf dieser Seite erhebliche Mehrkosten ausgelöst.

An dieser Stelle wird häufig von den Sachbearbeitern der Haftpflichtversicherungen stereotyp auf die Leistungen und den Hilfsmittelkatalog der Krankenkassen verwiesen. Es sollte jedoch selbstverständlich sein, hier im Interesse des Anspruchs des Geschädigten auf größtmögliche Herstellung der Lebensverhältnisse vor dem Unfall pragmatisch und in dessen Sinne vorzugehen. Gerade bei der Versorgung mit Rollstühlen wird ein besonders empfindlicher Punkt bei den Verletzten berührt. Wenn sie sich anderweitig nicht fortbewegen können, wird immer der Wunsch im Vordergrund stehen, hier eine bestmögliche Ausstattung zu erhalten. Eine Begrenzung auf den Katalog der Krankenkassen, der aus anderen Gründen beschränkt wird, kann aus schadensersatzrechtlicher Sicht nicht anerkannt werden. Vielmehr ist auf die konkrete Lebenssituation des Geschädigten nach dem Unfall mit seinem speziellen Wohnumfeld und gegebenenfalls der Möglichkeit, trotz des Rollstuhls einen PKW zu bewegen, Rücksicht zu nehmen. Hier geht es ja nicht darum, Luxusansprüche des Geschädigten zu befriedigen, sondern die weitgehende Annäherung an seine früheren Möglichkeiten, sich frei und ungehindert zu bewegen. Auch der beste Rollstuhl wird schließlich niemals einen Ersatz für den freien aufrechten Gang liefern können.

Die Beschränkung auf die Leistungen einer Krankenversicherung, insbesondere der gesetzlichen Krankenversicherungen, ist gegenüber Geschädigten eines Haftpflichtschadens aus meiner Sicht dogmatisch nicht richtig. Die Limitierung gegenüber Mitgliedern dieser Krankenkassen beruht auf der finanziellen Leistungsfähigkeit dieser Solidargemeinschaft. Der schadensersatzrechtliche Anspruch auf bestmögliche

Wiederherstellung der früheren Lebensverhältnisse ist jedoch daran nicht gekoppelt und darf daher auf diesem Weg nicht begrenzt werden.

Das gilt insbesondere zum Beispiel für die Versorgung mit Prothesen. Das sogenannte »Kassenmodell,« hat Ähnlichkeit mit dem berühmten Holzbein eines Piraten in einschlägigen Kinderbüchern. Es gibt inzwischen jedoch eine exzellente Fortentwicklung dieser Technik, die es auch erlaubt, einen natürlichen Gang wiederzufinden, Auto zu fahren und Sport zu treiben. Ähnliches gilt für die Entwicklung von Rollstühlen.

Aber auch bei der Unterbringung im Krankenhaus frisch verunfallter Geschädigter sollte nicht kleinlich agiert werden. In der letzten Woche habe ich einen neuen Mandanten in der Unfallklinik besucht, der nach einem Unfall auf der Landstraße um ein Haar seinen linken Arm verloren hätte, wenn nicht eine beherzte Zeugin den Arm am Oberarm mit einem Gürtel abgebunden hätte und nicht die ärztlichen Spezialisten es geschafft hätten, in einer mehr als achtstündigen Operation mikrochirurgisch die Gefäße, Nerven und Sehnen weitgehend wieder zusammen zu nähen und in weiteren Operationen für weitere Stabilisierung zu sorgen. Er ist schwer traumatisiert und hat Angstzustände und Albträume. Die Psychologin der Klinik hat dringend angeraten, dem Patienten möglichst viel Ruhe angedeihen zu lassen. Zunächst war er jedoch mit einem weiteren Patienten in einem Zimmer untergebracht, der eine normale Operation hinter sich gebracht hatte und nun von seiner Großfamilie umfangreichen und lauten Besuch erhielt. Er konnte jetzt in ein Einzelzimmer verlegt werden. Dies wird pro Tag 40-50 €, mehr kosten, ist aber für die Stabilisierung und den weiteren Heilverlauf sicherlich gut investiertes Geld.

Wenn sich der Haftpflichtversicherer bei solchen verhältnismäßig geringen Positionen großzügig zeigt, gewinnt er jedenfalls ein gutes Regulierungsklima, das ihm später bei abschließender Verhandlung von Ansprüchen wieder zugute kommt, weil auch von der anderen Seite nicht um jeden strittigen Cent unnötig gekämpft wird.

Zurück zu dem Rollstuhlfall:

Das OLG Stuttgart¹ hat in einem entsprechenden Fall die Kosten für einen solchen elektrischen Zusatzantrieb unter dem Gesichtspunkt der vermehrten Bedürfnisse zugesprochen. Berücksichtigt wurde dabei, dass ein Sachverständiger den Nutzen dieses Antriebs nicht nur unter dem Aspekt der gelenksschonenden Mobilität und zur Erhaltung der Gesundheit des Geschädigten befürwortet hatte, sondern auch weil dem Geschädigten damit ein sichereres und selbstbewussteres Bewegen im Alltag möglich sei, was letztlich zu einer Verbesserung konventioneller und kommunikativer Ressourcen und leichter Teilhabe an verschiedensten Freizeitaktivitäten führe.

Ein weiterer wichtiger Punkt im Rahmen der Mobilität ist für viele Geschädigte die Frage, ob sie auch weiterhin in der Lage sein können, ein Kraftfahrzeug autonom zu steuern. Damit hängt für die meisten Verletzten in hohem Maße das Gefühl der Selbstständigkeit und Unabhängigkeit von Helfern und Pflégern zusammen. In

1 OLG Stuttgart, Urt. V. 03.10.2011, 19 U 128/11, zfs 2012, 198.

diesem Fall stellte sich die Frage, ob der Geschädigte einen Anspruch darauf hat, ein neues Fahrzeug zu erhalten und dieses behindertengerecht umbauen zu lassen. Sein altes Fahrzeug konnte nicht entsprechend ausgerüstet werden. Ein entsprechend altes, gebrauchtes Fahrzeug, das umgebaut werden könnte, stand nicht zur Verfügung. Insofern musste ein neueres Fahrzeug angeschafft und umgebaut werden.

Umbaumaßnahmen und deren Kosten im Umfeld des Geschädigten sind immer wieder Gegenstand streitiger Auseinandersetzungen.

Es gibt in diesem Zusammenhang zwei bemerkenswerte Urteile, die sich mit den Grenzen der Erstattungspflicht der Mehrkosten zur Wiederherstellung der behindertengerechten Mobilität beschäftigen. Beiden Fällen ist gemeinsam, dass die Geschädigten vor dem Unfall unstrittig über eine Mobilität verfügt haben, die neben einem PKW auch noch ein Zweirad umfasste. Von dem Grundgedanken ausgehend, dass der Geschädigte so weit wie möglich die Wiederherstellung seiner vor dem Unfall bestehenden Lebensverhältnisse verlangen kann, wäre folgerichtig, dass der Schädiger nach dem Eintritt des schädigenden Ereignisses dafür zu sorgen hat, dass die Mobilität wieder in der Form hergestellt wird, wie sie vor dem Unfall bestanden hat. Mit anderen Worten, dass der Geschädigte weiterhin die Wahl hat, ob er mit seinem PKW oder mit einem Zweirad fährt.

In beiden Fällen aber wurde den Geschädigten ein Kostenerstattungsanspruch für die ergänzende Zweiradmobilität abgesprochen. Hier lohnte sich jedoch, die Begründung der Entscheidungen genau zu betrachten.

Im ersten Fall hatte der BGH² die Klage eines Querschnittsgelähmten zu entscheiden, der zunächst für seine schwere Verletzung und die damit zusammenhängenden Beeinträchtigungen eine Schmerzensgeldabfindung erhalten hatte. Darüber hinaus wurden die Kosten des behindertengerechten Umbaus seines Kfz erstattet. Erst Jahre später, als dies technisch möglich war, begehrte er auch die Kosten für den Umbau seines Motorrades. Dies lehnte der BGH ab. Er verwies u.a. auf die mögliche Mobilität mit dem PKW, der auch für die Fahrten zwischen Arbeitsstelle und Wohnung erforderlich sei und der eher dem Freizeitbereich zuzuordnenden Nutzung des Motorrades.

In dem anderen Fall, den das OLG Nürnberg zu entscheiden hatte, begehrte der Kläger die Mehrkosten eines elektrisch angetriebenen Fahrrades (Pedelec), da er vor dem Unfall nicht nur Auto, sondern auch gern Fahrrad gefahren sei. Das konnte er nach dem Unfall verletzungsbedingt nicht mehr. Auch diese Mehrkosten wurden dem Geschädigten nicht zugesprochen, da diese nach den Feststellungen des OLG Nürnberg eher dem Hobby-Freizeitbereich zuzuordnen seien; insoweit könne deshalb nicht von einer Vermehrung der Bedürfnisse des Klägers gesprochen werden. Außerdem könne der Kläger statt des Fahrrades den PKW benutzen. Der Verlust an Freizeitvergnügen sei im Rahmen des Schmerzensgeldes ausreichend berücksichtigt worden.

2 BGH, Urt. V. 20.01.2004, VI ZR 46/03, VersR 2004, 482.

Beiden Urteilsgründen ist jedoch gemeinsam, dass deutlich darauf hingewiesen worden ist, die Kläger hätten bereits zur Abgeltung ihrer nun eingeschränkten Freizeitmöglichkeiten mit dem Zweirad eine Entschädigung über das erhöhte Schmerzensgeld erhalten.

Die beiden Entscheidungen zeigen deutlich den Zusammenhang zwischen der möglichen Abgeltung erhöhter Bedürfnisse als materiellem Schaden und der pauschalierten Abgeltung entgehender Freude an der Freizeitgestaltung durch eine Erhöhung des Schmerzensgeldes. Ist also bereits die diesbezügliche Beeinträchtigung des Geschädigten in die Bemessung des Schmerzensgeldes eingeflossen, könnte der Weg zur Erstattung der vermehrten Kosten für denselben Sachverhalt versperrt sein.

Nur so sind die beiden Entscheidungen zu verstehen, ohne in einen Wertungswiderspruch zu dem grundsätzlichen Anspruch des Geschädigten zu gelangen, soweit als möglich seine früheren Lebensverhältnisse wiederherzustellen. Soweit das möglich ist, sind den Geschädigten die erhöhten Aufwendungen zuzusprechen. An anderer Stelle beschreibt der BGH nämlich die vermehrten Bedürfnisse als alle verletzungsbedingt anfallenden vermögenswerten objektivierbaren Mehraufwendungen, die dem Verletzten im Vergleich zu einem gesunden Menschen erwachsen.

Wörtlich sagt der BGH: »Mehraufwendungen des Verletzten sind nur dann vom Schädiger zu ersetzen, wenn die Schädigung zu gesteigerten Bedürfnissen des Geschädigten geführt hat. Die Ersatzpflicht setzt mithin einen verletzungsbedingten Bedarf voraus. Dieser kann verschiedene Ursachen haben. Er kann wie etwa bei Mehraufwendungen für Verpflegung oder bei der Anschaffung orthopädischer Hilfsmittel eine unmittelbare Folge der Verletzung sein, er kann sich aber durch Hinzutreten weiterer Umstände ergeben, etwa dadurch, dass der Verletzte unfallbedingt auf einen Pkw angewiesen ist, um seinen Arbeitsplatz erreichen zu können. In diesem Fall beruhen die vermehrten Bedürfnisse auf dem Mobilitätsbedürfnis des Geschädigten. Dieser Gesichtspunkt kommt im Streitfall deshalb nicht zum Tragen, weil der Kläger bereits über einen behindertengerecht ausgerüsteten Pkw verfügt und ihm die Möglichkeit, daneben auch ein Motorrad zu benutzen, nach den von der Revision nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts keinen maßgeblichen Mobilitätsvorteil verschaffen würde. Der Wunsch des Klägers, wieder nach Belieben – wie vor dem Unfall – zwischen Pkw und Motorrad wählen zu können, beruht nicht auf seinem Bedürfnis nach Wiederherstellung seiner früheren Mobilität, sondern entspricht seinem verständlichen und grundsätzlich auch berechtigten Bestreben nach möglichst weitgehender Wiederherstellung der ursprünglichen Lebensqualität. Zutreffend weist die Revision darauf hin, dass der Geschädigte im Grundsatz so zu stellen ist, wie er ohne das schadenstiftende Ereignis stehen würde. Der Schadensersatzbetrag soll so weit wie möglich einen dem früheren möglichst gleichwertigen Zustand herstellen. Da dies bei irreversiblen körperlichen Beeinträchtigungen nicht möglich ist, hat der Schädiger dafür zu sorgen, dass die materielle Lebensqualität des Geschädigten nicht unter den früheren Standard sinkt.«

Unter diese Definition lassen sich problemlos auch die Mehrkosten subsumieren, die der Verletzte zur Fortführung einer möglichst normalisierten Freizeitgestaltung

aufwendet. Hierunter können auch die Kosten für die Anschaffung eines Handbikes zählen, dass der an den Beinen gelähmte Geschädigte als Ersatz für ein Fahrrad oder zur sportlichen Betätigung an frischer Luft anschafft.

Dabei kann er auch nicht darauf verwiesen werden, im Sinne des Schädigers zu sparen, denn hier geht es um die teilweise Zerstörung des Körpers und des bisherigen Lebens des Geschädigten.

Aus der Entscheidung des BGH wird auch manchmal der Schluss gezogen, der behindertengerechte Umbau eines Kfz sei nur vom Schädiger zu erstatten, wenn dieses auch für die Fahrten zur Arbeitsstelle und zurück benötigt würde. Es ist von verschiedener Seite³ bereits zu Recht darauf hingewiesen worden, dass in diesem Falle die Kosten auch dem Erwerbsschaden zuzurechnen sein könnten. Meines Erachtens hat der BGH diesen Punkt aber nur zur Untermauerung des Anspruchs auf Mobilität angeführt, nicht aber als Limitierung des Freizeitanspruchs. Dieser war eben in diesem Fall bereits über eine Erhöhung des Schmerzensgeldbetrages abgegolten.

Im Übrigen hat sich einer der beteiligten Richter des Senats in der Rückschau bereits kritisch zu diesem Urteil geäußert⁴ und betont, dass sich die Lebensgestaltung nicht auf die vorhandene Mobilität beschränken lasse. Wenn sich die gewünschte Lebensgestaltung eben nur mit einem umgebauten Motorrad verwirklichen lasse, seien die dadurch veranlassten Kosten den vermehrten Bedürfnissen zuzurechnen.

Bezogen auf meinen Beispielfall bedeutet das also, dass sowohl die Mehrkosten für die Anschaffung eines neueren Fahrzeugs wie auch die Umbaukosten, die im Laufe des Lebens sicher mehrfach anfallen werden, und notwendige Mehrausstattung sowie erhöhte laufende Kosten als Mehrbedarf zu ersetzen sind.

Systematisch betrachtet bewegen wir uns bei den Umbaukosten von Fahrzeugen und den Folgekosten im Bereich der vermehrten Bedürfnisse, weil es sich regelmäßig um mehrfach wiederkehrende Aufwendungen handelt. Meistens werden die Umbaukosten im Laufe des Lebens des Geschädigten nämlich mehrfach auftreten. § 843 BGB sieht hierfür eine regelmäßige Erstattung in Form einer Rentenleistung solcher Ansprüche vor. Bei einer einmaligen Umrüstung, zum Beispiel von Gebäuden, wird häufig auch Bezug genommen auf § 249 BGB, wobei hier begrifflich die Wiederherstellung des vor dem Unfall bestehenden Zustands nicht richtig passt, es sei denn, man dehnte den Begriff »Zustand« auch auf die Lebensverhältnisse des Verletzten aus. So hat es der BGH⁵ in einer viel beachteten Entscheidung zum Umbau eines schlossähnlichen Anwesens gesehen, das als Zweitwohnsitz genutzt wurde, und hat die erheblichen Kosten von über 300.000€ zugesprochen.

Im Ergebnis geht es in beiden Fällen um den Ersatz materieller Aufwendungen, die den Geschädigten unfallbedingt entstehen, um die früheren Lebensverhältnisse annäherungsweise zu erreichen.

3 Pardey, Berechnung von Personenschäden, 4. A., Rn. 1879.

4 Zoll, Homburger Tage 2013, S. 7 ff. (28), Schriftenreihe der AG Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltsvereins.

5 BGH, Urt. v. 12.07.2005, VI ZR 83/04, VersR 2005, 1559.

Ist dies nicht möglich, kann eine Kompensation nur immateriell, also durch ein entsprechendes Schmerzensgeld in Betracht kommen. Zu beachten ist jedoch, dass bei der Erhöhung des Schmerzensgeldes für solche Sachverhalte in aller Regel ein deutlich niedrigerer Betrag angesetzt wird, als er bei konkreter Abrechnung der erhöhten Kosten anfiel.

In zwei anderen Fällen ging es um Geschädigte mit einer hohen Querschnittslähmung (Tetraplegie), zum einen bei einem neunjährigen Jungen zum anderen bei einem 19-jährigen Erwachsenen.

Neben den enormen Pflegeaufwendungen, die dadurch entstehen, dass solche Verletzten rund um die Uhr betreut und häufig auch künstlich beatmet werden müssen, entstanden hier auch hohe Kosten durch Begleitpersonen, die die Geschädigten für Besuche außerhalb der reinen ärztlichen und physiotherapeutischen Versorgung in Anspruch genommen haben. Dabei handelte es sich um den Besuch von Schule/Studienorten, kulturellen Veranstaltungen, Spaziergängen, Besuch von Fußballspielen, Gaststätten oder bei Urlauben. Wer den Film »Ziemlich beste Freunde« gesehen hat, wird nachvollziehen können, dass trotz des schrecklichen Schicksals diese Verletzten noch erhebliche Lebensfreude erreichen können. Ich kann das auch ganz persönlich bestätigen, denn ich habe in meiner Studienzeit beim Malteser Hilfsdienst mehrere Jahre behinderte Rollstuhlfahrer betreut. In der Literatur wird häufig ohne nähere Begründung akzeptiert, dass solche Kosten ersatzfähig sind. Zu unterscheiden ist jedoch zwischen den Kosten, die die Begleitpersonen selbst verursachen (Lohn) und den Kosten, die durch sie verursacht werden wie Reisekosten und Kosten für die Unterkunft. Letztere werden regelmäßig gemindert, wenn die Verletzten eine Anerkennung als Schwerbehinderte mit dem Merkzeichen »B« erlangt haben, was zu erheblichen Vergünstigungen bei Fahrten im öffentlichen Nahverkehr und bei vielen Veranstaltungen führt. Außerdem sind die Kosten als außergewöhnliche Belastungen steuerlich absetzbar gemäß §§ 33, 33b EStG.

Die Einstufung der Kosten der Begleitpersonen könnte nach ähnlichen Kriterien vorgenommen werden wie für Hilfspersonen im Haushalt. Ein Abgrenzungsproblem ergibt sich nur, wenn Personen die Geschädigten begleiten, die ohnehin zu ihrem nächsten Umfeld gehören und sie auch ohne den Unfall begleitet hätten, wie z.B. Lebenspartner oder Eltern. Hier hat das OLG Frankfurt⁶ eine pragmatische Lösung gefunden und aus dem Vortrag der Geschädigten einen entsprechenden Aufwand im Monat geschätzt und dafür eine Rente für vermehrte Bedürfnisse zugesprochen.

Bei diesen jungen Menschen ergab sich noch ein weiteres Problem: Beide entwickelten nämlich im Verlauf der Jahre Interesse an Freizeitaktivitäten, die sie früher selbst nicht ausgeübt hatten. Hier stellt sich die Frage der Limitierung der Ansprüche. Dem Gesetz lässt sich nicht entnehmen, dass die Kosten für vermehrte Bedürfnisse sich nur auf die früheren Lebensverhältnisse der Verletzten beziehen sollen⁷. Ebenso wie man beim Erwerbsschaden junger Menschen eine Prognose für die Entwicklung in der

6 OLG FfM., Urt. v. 15.02.2007, 16 U 70/06.

7 Zoll, a.a.O., S. 26.

Zukunft versucht, muss auch eine entsprechende Entwicklung daneben stehender Ansprüche an die Mobilität, Freizeitgestaltung, Hobbys und das Wohnumfeld berücksichtigt werden. Als prägnantes Beispiel sei die technische Entwicklung der Smartphones und Tablet-Computer genannt. Wer hätte vor 20 Jahren geglaubt, dass es solche Geräte mit der heute üblichen Nutzung geben würde? Mithilfe leistungsstarker Computer mit einem Spracherkennungssystem kann auch ein Tetraplegiker viele Dinge in seinem Umfeld selbstständig steuern und mit seiner Umwelt kommunizieren. Die damit zusammenhängenden Mehrkosten müssen im Rahmen der vermehrten Bedürfnisse erstattet werden. Auch Wünsche an die Freizeitgestaltung können sich wie bei gesunden Menschen weiter entwickeln. Luckey sieht hier eine Parallele zu den steigenden Pflegekosten⁸. Ich meine jedoch, dass eine Koppelung an den Vergleich zur Erwerbsprognose treffender ist, um adäquate Bedürfnisse zuzuerkennen und die Mehrkosten, die gegenüber der Gestaltung bei einem gesunden Menschen entstehen, abzugelten.

Wenn der Bedarf nach einer Abfindung solcher Ansprüche besteht, sind sie jedenfalls mit einer Zukunftsprognose zu versehen und haben dann in der Regel einen weit höheren Preis, als ein lediglich pauschaler Zuschlag auf das Schmerzensgeld ausmachen würde.

Eine Begrenzung der Ansprüche wird gelegentlich mit Blick auf § 251 BGB im Bereich der Unwirtschaftlichkeit gesehen. Überwiegend besteht jedoch die Meinung, dass der Geschädigte anders als bei der Sachschadenregulierung nicht gehalten ist, zu Gunsten des Schädigers in seinen Ansprüchen Zurückhaltung zu üben. Er muss sich demnach auch nicht bei zwei möglichen Lösungen immer für die preiswertere entscheiden. Eine Grenze kann allenfalls im Bereich des gänzlich Unvernünftigen im Rahmen von Treu und Glauben, §242, liegen, wie das OLG Hamm zutreffend geurteilt hat. Die Revision wurde vom BGH nicht angenommen.

Vorschüsse

Der weit verbreiteten Annahme, es gebe keinen Anspruch des Geschädigten auf angemessene Vorschüsse, kann nicht gefolgt werden. Gemäß § 3a PflVG i.V.m. § 115 I VVG hat der Haftpflichtversicherer die Pflicht, innerhalb von drei Monaten ein Regulierungsangebot zu unterbreiten, ansonsten drohen erhebliche Zinsansprüche. Die Aufwendungen für vermehrte Bedürfnisse sind gemäß § 843 BGB i.V.m § 760 BGB quartalsweise vorschüssig zu bezahlen.

Auch die Schlussfolgerung, der BGH habe in seinem oft zitierten Urteil vom 14.1.1986⁹ einen Vorschussanspruch ausgeschlossen, ist nicht richtig. Vielmehr ging es in dieser Entscheidung darum, dass Kosten für die Durchführung einer Operation im Voraus verlangt worden, obwohl die feste Absicht zur Durchführung der Operation nicht feststand. Da vermehrte Bedürfnisse jedoch nach einhelliger Meinung nur bei konkreten Aufwendungen ersatzfähig sind, hat der BGH in diesem Fall den Vorschuss verneint.

8 Luckey, Anm. zu OLG Koblenz v. 07.11.2011, VersR 2011, 725.

9 BGH, Urt. v. 14.01.1986, VI ZR 48/85, VersR 1986, 550.

Das OLG München (10 U 2671/10) hat dazu entschieden, dass ein zögerliches und kleinliches Regulierungsverhalten dann Schmerzensgeld erhöhend wirkt, wenn es sich um ein vorwerfbares oder jedenfalls nicht nachvollziehbares Verhalten handelt, welches sich niederschlägt wie hier in einer unverständlich verzögerten Regulierung, insbesondere, wenn die Haftung dem Grunde nach unstreitig ist und trotzdem keine Abschlagszahlung oder wie hier mit unangemessen niedrigen vorprozessualen Leistungen erfolgt.

Wörtlich heißt es: »dabei ist der Senat der Auffassung, dass die Versicherung des Schädigers nach der Anzeige und der Mitteilung der für die Schmerzensgeldbemessung maßgeblichen Umstände von sich aus verpflichtet ist, einen der Verletzung und absehbaren Verletzungsfolgen des Geschädigten angemessenen und diesem endgültig verbleibenden Vorschuss zu bezahlen. Dies folgt aus dem Haftpflichtversicherung System und dem Willen des Gesetzgebers, dass der Schädiger verpflichtet ist, eine angemessene Entschädigung für den erlittenen immateriellen Schaden zu begleichen.... Dieser Verpflichtung zur Zahlung eines angemessenen Vorschusses kann sich eine naturgemäß sachkundige Haftpflichtversicherung die Beklagte nicht dadurch entledigen, dass sie in stiller Freude über die vielleicht sogar wie hier anwaltliche beratende Unkenntnis des Geschädigten einen angesichts der Unfallfolgen lächerlichen Betrag bezahlt und dann hofft, der Geschädigte möge nicht oder wie hier erst später die Beträge fordern, die ihm zustehen. Wenn eine Versicherung dann wie hier Schmerzensgeldvorschüsse, die deutlich unter der Hälfte des angemessenen Schmerzensgeldes lagen, erst auf jeweiliges Anfordern und im Zuge von elf Jahren in zum Teil unverständlichen Teilbeträgen ausbezahlt, muss bei der Bemessung des Schmerzensgeldes nicht nur die zwischenzeitliche Geldentwertung und die Tatsache Berücksichtigung finden, dass heute Schmerzensgelder großzügiger bemessen werden, sondern, dass durch dieses Verhalten der Geschädigte zum Bittsteller bei der Versicherung des Schädigers wird. Die deutlich zum Ausdruck kommende Hoffnung einer Versicherung, einen Geschädigten durch diese zögerliche Regulierung so zu zermürben, dass er sich irgendwann einmal mit einem deutlich zu niedrigen Schmerzensgeld zufrieden gibt, darf nicht honoriert werden.«

Der BGH hat hierzu in der o.g. Entscheidung ausgeführt: »Auch die Senatsentscheidung vom 29.10.1957 lässt sich in diesem Zusammenhang nur bedingt anführen. In ihr hat der Senat zwar die Kosten für ärztlich verordnete Stärkungsmittel als erstattungsfähig angesehen, obwohl der Verletzte sie wegen Geldmangels nicht hatte nehmen können. Der tragende Grund dieser Entscheidung war aber der Gesichtspunkt, dass der Schädiger nicht dadurch von der Verpflichtung zum Ersatz notwendiger Heilungskosten befreit werden soll, dass er durch Hinausschieben der Erfüllung eines begründeten Ersatzanspruchs den Verletzten außerstande gesetzt hat, sich notwendige Heil- oder Stärkungsmittel zu kaufen.«

Eins muss immer bedacht werden:

Die Verweigerung angemessener Vorschüsse bei offenkundiger Notlage des Geschädigten bewirkt bei diesem nicht nur das Gefühl der Erniedrigung und der Ohnmacht, sondern kann auch die Merkmale einer Persönlichkeitsrechtsverletzung

erfüllen und über diesen Weg wie auch über eine Erhöhung des Schmerzensgeldanspruchs die Aufwendungen des Versicherers am Ende erhöhen. Streitigkeiten um Kleinigkeiten sollten bei diesen Fallgestaltungen ohnehin vermieden werden getreu dem Motto: Streit im Kleinen verhindert Einigung im Großen.

Nach meiner Erfahrung auf der Anwaltsseite gibt es durchaus Versicherungsgesellschaften, die diese Gesichtspunkte berücksichtigen und schnell ausreichende Vorstöße zur Verfügung stellen. Es gibt aber auch immer noch Gesellschaften, in denen offenbar der Glaube vorherrscht, der Kampf um jeden Cent sei ein Erfolg. Aus meiner 20-jährigen Erfahrung als Schadenchef eines Versicherungskonzerns, der seine Ergebnisverantwortung immer sehr ernst genommen hat, kann ich Ihnen versichern, dass es unter dem Strich günstiger ist, mit dem Geschädigten und seinem Anwalt von Beginn an eng zu kooperieren und auch die Chancen und Möglichkeiten zu erkennen und zu nutzen, die sich bieten, wenn man gemeinsam den Geschädigten motivieren kann, trotz seiner schrecklichen Erlebnisse und der gravierenden Folgen das Beste aus seiner Situation zu machen.

Zusammenfassung

Wenn jemand durch einen Schädiger so schwer verletzt worden ist, dass die Fortsetzung seiner bisherigen Lebensführung nicht möglich ist, hat er einen Anspruch darauf, durch verschiedene Maßnahmen eine möglichst große Annäherung an seine früheren Lebensverhältnisse zu erreichen. Je jünger der Geschädigte ist, desto weniger kann er dabei auf seine bisherigen Lebensumstände festgelegt werden. Der Zukunftsschaden ist mit einer Prognose parallel zum Erwerbsschaden zu versehen.

Die schwer Geschädigten sind nicht auf die Leistungen der Sozialversicherungsträger zu begrenzen.

Die denkbare Limitierung der Ansprüche liegt nicht in der bloßen Wirtschaftlichkeit, sondern allenfalls im Bereich reiner Unvernunft oder Treu und Glauben.

Materielle Ansprüche werden über §§ 249 und/oder 843 BGB ersetzt. Nur, wenn dies nicht möglich ist, kann eine Kompensation über das Schmerzensgeld erfolgen.

Der Haftpflichtversicherer hat angemessene Vorschüsse zu leisten, damit der Geschädigte nicht in wirtschaftliche Bedrängnis gerät, um seine Ansprüche realisieren zu können.

Ein Situationsbericht über das Schicksal von schädelhirnverletzten Unfallopfern

Dr. jur. Johannes Vöcking
Staatssekretär a. D., ZNS- Hannelore Kohl Stiftung, Bonn

Vor einiger Zeit äußerte ein 21-jähriger junger Mann, ausgebildeter Bühnentechniker, im Anschluss an einen Kongress zur Problematik der Nachsorge von Hirntraumapatienten den Wunsch, den relativ kurzen Weg zurück zum Hotel allein gehen zu wollen. Nach dem äußeren Erscheinen, seinem Auftreten und seinen Beiträgen in der Diskussion ein aufgeweckter, eigenständiger junger Mann wie andere seiner Generation.

Könnte man meinen. War aber nicht so.

Er war Opfer eines von ihm nicht zu vertretenden Verkehrsunfalls. Er hatte auf dem Bürgersteig vor dem elterlichen Haus gestanden, als er von einem PKW erfasst wurde. Folgen: Schwerste Verletzungen, unter anderem ein Schädelhirntrauma. Nach langer Genesungsphase schien alles wieder gut – war es aber nicht.

Bis heute geblieben sind unvorhergesehene akute Bewusstseinsstörungen, teilweise Orientierungslosigkeiten. Diese führen dazu, dass der Betroffene keinen Moment wirklich alleine gelassen werden kann, weil niemand voraussagen kann, wann die Zwischenfälle auftreten. Nicht im täglichen Leben und schon gar nicht im Berufsalltag – und dies ein Leben lang.

Eines der Probleme: Das Handicap sieht man dem jungen Mann nicht an.

Zu der Enttäuschung über die Unabänderlichkeit des medizinischen Symptoms und dem Unmut über das persönliche Schicksal, das das gesamte weitere, lange Leben bestimmt (»Warum hat es gerade mich getroffen? Diese schicksalshafte 100stel Sekunde!«), kommt die Enttäuschung, dass die Gesellschaft die Folgen des Ereignisses nicht bzw. nicht ausreichend respektiert.

Eine Äußerung des jungen Mannes, die die gesamte Tragik zum Ausdruck bringt: »Hätte ich doch zumindest auch einen Arm verloren, dann könnte man mein Handicap sehen.«

Was will ich damit sagen? Schwerstverletzte sind immer individuell zu betrachten. Gerade bei Spätfolgen müssen wir unterscheiden, wie jeweils die Auswirkungen

auf die Person und die Persönlichkeit sind. Verbleibende Behinderungen sind nicht gleich und machen nicht gleich. So sind hirnerkrankte Menschen mit verbleibenden Beeinträchtigungen weder geistig noch körperlich behindert. Sie sind und bleiben anders. Deshalb brauchen wir eine andere Reflexion und mehr Respekt vor dem einzelnen Betroffenen und seinem Schicksal.

Übrigens ein Schicksal, das jeden jederzeit treffen kann. Auch Sie und jedes Mitglied in Ihrer Familie, in Ihrem Umfeld.

Epidemiologie

Jährlich erleiden in Deutschland etwa 270.000 Menschen ein Schädelhirntrauma (SHT). 28,1 % aller SHT betreffen Patienten unter 16 Jahren. In dieser Altersgruppe muss in Deutschland jährlich von 581 Patienten pro 100.000 Einwohner ausgegangen werden; davon sind weniger als 10 % als mittelschwere oder schwere SHT einzustufen. Die Sterblichkeit insgesamt beträgt 0,5 %, bei schwerem SHT allerdings 14 %. Insgesamt ergibt das hochgerechnet ca. 70.000 Patienten unter 16 Jahren mit SHT, wovon etwa 350 Patienten versterben.

Folgen der demographischen Entwicklung sind, dass die Zahl der Verletzten in jüngerem Alter, Kinder und Jugendliche, etwas sinkt, die der älteren steigt.

Verkehrsunfälle nehmen relativ ab, die Zahl der Verletzten im Haushalt und in der Freizeit steigt.

Verletzungen mit Todesfolge nehmen ab, die Zahl der Schwerverletzten mit teilweise gravierenden Folgeschädigungen (ca. 10 %) steigt – Folgen der besseren Sicherheitsvorkehrungen und der medizinischen Weiterentwicklung.

Im sogenannten »Bestand« – ein fürchterliches Wort – verzeichnen wir in Deutschland rund 800.000 schwer- und schwerstbetroffene Hirntraumapatienten. Das Durchschnittsalter der Betroffenen liegt bei 38,5 Jahren – Mittel zwischen jünger und eben älter.

Noch ein wichtiger Fakt: Bei leichten Schädelhirnverletzungen ging man früher davon aus, dass keine langfristigen Spätfolgen auftreten. Heute wissen wir mehr: Nach einer initial als leicht eingestuften Verletzung bleiben trotz einer Neurorehabilitation 15 % schwer und 40 % mäßig stark beeinträchtigt.

Die gesamtgesellschaftlichen Kosten belaufen sich im ersten Jahr nach dem schädigenden Ereignis auf geschätzte 2,5 – 3 Mrd. EUR.

Das Problem ist: Es gibt keine aktuellen Untersuchungen dazu, auch keine konkreten Zahlen in Destatis beim Statistischen Bundesamt. Eigentlich berufen sich alle weiterhin auf die maßgeblich von der ZNS – Hannelore Kohl Stiftung geförderte Studie von Rickels et al.¹ aus dem Jahr 2006². Die Studie basiert auf Zahlen und

1 Rickels E, von Wild K, Wenzlaff P, Bock WJ (Hrsg) Schädel-Hirn-Verletzung. Epidemiologie und Versorgung. Ergebnisse einer prospektiven Studie. Zuckschwerdt Verlag München-Wien-New York, 2006.

2 Die Feststellung des Mikrozensus 2013 mit etwa 700.000 Unfallverletzten im Jahr in Deutschland sind nicht aussagekräftig genug.

Daten aus den Jahren 2000/2001. Nach aktueller repräsentativer Recherche in der gesetzlichen Krankenversicherung (GKV) dürften die Aussagen allerdings auch heute noch gelten.

In Anbetracht dieser Zahlen, auch im Vergleich der Häufigkeit bei anderen Krankheitsbildern – Volkskrankheiten wie Diabetes, koronare Herzerkrankungen oder COPD ausgenommen, Patientengruppen will ich auch nicht gegeneinander ausspielen – müsste der Fokus versorgungspolitischer Überlegungen mit Nachdruck auch auf diesem Bereich liegen. Diesen Eindruck hat man leider nicht.

Dabei ist die medizinische Akutversorgung nach einem schädigenden Ereignis in Deutschland in der Regel gut bis sehr gut. Dies gilt für die Notfallversorgung, die operativen Leistungen bis hin zu den ersten Rehabilitationsphasen. Gleiches gilt hinsichtlich der sich anschließenden Neuro-Reha. Wir haben gottseidank ein Gesundheitssystem, das sich anerkanntermaßen auf einem hohen Niveau bewegt und sich auch im internationalen Vergleich sehen lässt.

Bei näherem Hinsehen komme ich allerdings um die Feststellung nicht herum, dass das grundsätzlich tragfähige Netz der sozialen Sicherheit bei Schädelhirnverletzungen und traumatischen Verletzungen des zentralen Nervensystems während und nach der Rehabilitation größere Lücken aufweist – Versorgungslücken, die dringend geschlossen werden müssen.

Einzuräumen ist allerdings, dass wir es mit einem sehr komplexen Symptombild zu tun haben und die Bewertung etwaiger neurologischer, psychischer oder sozial-psychischer Folgen nicht gerade einfach ist.

Zum medizinischen Bereich:

- Diffuse axonale Schädigungen (Scherverletzungen) des Gehirns sind in den akut eingesetzten bildgebenden Verfahren (CT's) nicht nachweisbar.
Dies muss bei der ärztlichen Behandlung von vornherein berücksichtigt werden. Wir brauchen dringend Fortschritt in der Medizintechnik.
- Bei sog. leichten Schädelhirnverletzungen ging man früher davon aus, dass keine langfristigen Spätfolgen auftreten würden. Das ist ein Irrtum – später zeigen sich doch in erheblichem Umfang Fälle von schweren und starken Beeinträchtigungen.
Was wir brauchen, ist eine regelmäßige, periodische/aperiodische Nachkontrolle zu Beginn und im weiteren Verlauf.
- Wünschenswert wäre in Anbetracht der Schwere und der häufig lebenslangen Folgen der Verletzung, die Gedanken von §137f SGB V zu »Strukturierten Behandlungsprogrammen bei chronischen Krankheiten« aufzugreifen:
Das heißt bei aller Individualität gerade neurologischer Verletzungen strukturierte Verbesserung der Qualität der Versorgung, Hinarbeiten auf evidenzbasierte Behandlungsleitlinien, Feststellung und Stärkung der Eigeninitiative des Patienten, Regelung und Sicherung des sektorübergreifenden Behandlungsbedarfes.

Gerade die Schnittstellenprobleme stellen einen besonders großen Problembereich in der Versorgung dar. Um die Defizite zu nennen:

- fehlende Schnittstelle zwischen Phase D und medizinisch-beruflich orientierter Rehabilitation/medizinisch-beruflicher Rehabilitation und Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben,
- fehlende therapeutische Begleitung bei der beruflichen Wiedereingliederung. Arbeitgeber und Kollegen müssen wissen, dass ein kognitiveingeschränkter Mitarbeiter/Kollege zurückkommt.
- fehlende Überleitung zwischen Akutbehandlung einschließlich Rehabilitation und Reintegration in das gewohnte soziale Umfeld. Gemeint ist die Vermeidung des »tiefen Loches« nach der Rückkehr in die private Sphäre. Nicht selten distanziert sich der Freundeskreis. Meist wird die Familie zum wichtigsten und einzigen Anker, sofern sie nicht an den Veränderungen zerbricht, die das Schadensereignis mit sich bringt.
- Problematisch ist insgesamt die sektorenübergreifende Zusammenarbeit der Sozialleistungsträger aus GKV, gesetzlicher Rentenversicherung, Bundesagentur für Arbeit, Pflegeversicherung und kommunalen sowie anderen Stellen. In der Regel gibt es keinen gemeinsam zu Beginn vereinbarten Gesamtplan, der bedarfsorientiert in Abständen aktualisiert und angepasst wird und keine »Reha-Lücke« aufkommen lässt.

Ich nehme hier bewusst die gesetzliche Unfallversicherung aus, die sowohl in ihrem gewerblichen wie auch ihrem öffentlichen Zweig aufgrund ihrer besonderen Aufgabe, Zuständigkeit und ihres besonderen Auftrags (siehe §1 Ziffer 2 SGB VII – »mit allen geeigneten Mitteln« statt »wirksam, wirtschaftlich und nur im notwendigen Umfang« laut §2 Abs. 2 SGB V) einen ganzheitlichen Ansatz verfolgt von der Prävention über Wiederherstellung/Rehabilitation bis zur Entschädigung.

Zurück zur Medizin:

Wünschenswert wäre, noch stärker sich abzeichnende neue Wege zu beschreiten wie Cyborg-Technik und bionische Medizin/Bio-Technologie. Und bevor wir vielleicht zu viel Hoffnung auf solche Bereiche setzen – Formen von Managed-Care-Programmen im Allgemeinen und Case-Management im Einzelnen sind deutlich ausbaufähig zum Nutzen der betroffenen Familien.

Nachsorge

Ich komme nach der Medizin im Weiteren zum zweiten wichtigen Kapitel und wichtigen zeitlichen Abschnitt, dem der Nachsorge. Hier zeigt sich dann endgültig, ob und in welchem Umfang die Reintegration gelingt, wohl wissend, dass oft oder sogar in der Regel der Weg in das frühere Leben zurück nicht erreicht wird.

Es hat sich in den vergangenen Jahren einiges getan. Die Anzahl von Beratungs- und Betreuungsstellen einschließlich der Pflege(beratungs)stützpunkte ist lokal und regional gestiegen, unterschiedlich allerdings in den einzelnen Bundesländern und nur unzureichend auf die Belange der Menschen mit erworbenen Hirnverletzungen ausgerichtet.

Gerade in dieser zweiten Phase besteht weiterhin wesentlicher Handlungsbedarf. Wenn man mit Betroffenen, auch Familien und Betreuern redet, hört man oft: »Die Servicestellen sind zum Teil auch als Leistungsabwehrstellen gestaltet.« Zudem bestehende eklatante Defizite in der Neurokompetenz. Das sollte nachdenklich machen.

Viele Gehandicapte und ihre Familien beklagen insbesondere

- fehlende/mangelhafte Nachsorge- und Teilhabepanung,
- fehlende/mangelhafte Umsetzung von Nachsorge- und Teilhabepänen,
- Mangel passender Einrichtungen und Angebote,
- Mangel an geeigneten Wohngruppen
- Mangel an neurokompetenter Betreuung nicht nur des Unfallopfers sondern auch der traumatisierten Familien,
- mangelnde Vernetzung und Zusammenarbeit sowie
- fehlende Beratung, Vorbereitung, Begleitung und Unterstützung von Personen, die mit der/dem Geschädigten zu tun haben.

Mit Mangel an Einrichtungen meine ich die unzureichende Vorhaltung rehabilitativer und partizipationsfördernder Angebote nach Entlassung aus erster (postakuter) stationärer Rehabilitation in den Sozialraum, auch zum Zweck der Kompensation gestörter oder ausgefallener Funktionen durch Ersatzstrategien.

Gemeint ist auch der geeignete Wohnraum. Für viele Betroffene ist eine autonome Wohnsituation wichtig, da sie für die klassische Pflegeeinrichtung häufig noch zu jung sind und eine Rückkehr in das elterliche Zuhause nicht dem Stand ihrer Altersentwicklung entspricht oder das Zuhause auch schlichtweg überfordert wäre.

Diese zu kritisierende Situation dürfte auch darauf zurückzuführen sein, dass die Kostenträgerschaft für partizipationsfördernde Maßnahmen im Sozialraum unzureichend geregelt ist.

Ich thematisiere diese Aspekte bewusst auch in Richtung von Kostenträgern der Sozialversicherung und privaten Versicherungen, da die richtigen Maßnahmen im Ergebnis nicht nur die Situation für die Betroffenen verbessern, sondern auch Kosten minimieren würden.

Insgesamt besteht also erheblicher Handlungsbedarf bei der Überleitung in die postakuten Rehabilitationsphasen als auch insbesondere bei der Nachsorge.

Neben Themen aus diesen zentralen Bereichen stellen sich die üblichen wie

- die Auswahl kompetenter Rechtsbeistände und Gutachter,
- die ausreichende Dokumentation des schädigenden Ereignisses sowie der nachfolgenden Behandlungen,
- die Zuordnung der Beweislast in der rechtlichen Auseinandersetzung bis hin zur möglicherweise eintreffenden finanziellen Belastung oder sogar Verarmung von Betroffenen und ihren Familien.

Wir dürfen nicht vergessen, dass in der Regel eben nicht nur der oder die Geschädigte betroffen ist. Betroffen ist die gesamte Familie, Ehepartner, Lebensgefährten und last but not least die Geschwister mit deren besonderer Betroffenheit in der Bandbreite von Fürsorge über Vernachlässigung bis zur eigenen gesundheitlichen Schädigung. Das soziale Umfeld trägt die gesamte Last der Unfallfolgen und zerbricht nicht selten

an dieser Last. Schädelhirnverletzte Menschen mit ihren Familien sind keine Bittsteller und sollen die ihnen zustehenden Leistungen selbstverständlich erhalten ohne in jahrelangen, zermürbenden Prozessen darum kämpfen zu müssen.

Schlussbemerkungen:

1. Ich übe Kritik an den gesetzlichen Krankenkassen, die nicht ausreichend fähig und/oder bereit sind, ihrem gesetzlichen Auftrag nach Auskunft und Beratung nachzukommen und nur wenig Bereitschaft zeigen, Einrichtungen zur Förderung der Selbsthilfe finanziell zu unterstützen.
 2. Ich möchte ganz besonders dem Verkehrsgerichtstag 2018, vor allem Herrn Präsidenten Nehm, dafür danken, dass das Thema der Ansprüche Schwerstverletzter auf die Tagesordnung gesetzt wurde. Schon die Diskussion darüber hilft weiter. Danke für diesen Dienst an den Schicksalen der betroffenen Menschen.
- Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Ansprüche Schwerstverletzter und Opfergrenzen¹

Ulrich Werwigk

Rechtsanwalt, Claimsmanager, Swiss Re Europe S.A., Niederlassung Deutschland, München

Die Ansprüche Schwerstverletzter beschäftigen die Versicherungswirtschaft seit jeher und mit zunehmender Lebenserwartung auch mit vergleichsweise langen Abwicklungsperioden.

Im Jahr 2016 gab es nach dem Statistischen Bundesamt insgesamt 308 145 Unfälle mit Personenschäden, dabei wurden 67 426 Unfälle mit schwerverletzten Personen gezählt. In der Definition des Statistischen Bundesamtes liegt die Qualifizierung eines Unfalls mit Schwerverletzten bereits vor, wenn eine am Unfall beteiligte und verletzte Person mehr als 24 Stunden stationär behandelt wird². Die Zahl der Unfälle mit Schwerverletzten hat sich rückblickend auf das Jahr 1991 ungefähr halbiert, in 1991 wurden noch 131 093 solcher Unfälle gezählt. Dabei ist die Gesamtzahl von Unfällen mit Personenschäden jedoch weitgehend konstant geblieben. Trotz der kontinuierlichen Reduzierung der Zahl schwerer Personenschäden stehen dank höherer Lebenserwartung durch bessere medizinische Versorgung auch schwerer Unfallopfer eine große Zahl dieser Schadensfälle, die vielfach bis in die 80er Jahre und in Einzelfällen sogar weiter zurückreichen, in den Büchern der Versicherer und werden dort mit den Geschädigten und ihren Anwälten ganz überwiegend einvernehmlich und zielführend reguliert.

In der Versicherungswirtschaft ist der schwere Personenschaden nicht nur der Fall einer mehr als 24 stündigen stationären Unterbringung. Schwere Personenschäden werden in der Regel anhand von Verletzungsbildern, wie bspw. Schädel-Hirnverletzungen, Verletzung lebenswichtiger Organe und offene Brüche definiert. Zum Teil

1 Die Vortragsforum ist beibehalten, der Beitrag erhebt daher nicht den Anspruch auf vollständige Wiedergabe der zum Thema erschienen Rechtsprechung und Publikationen, sondern soll zur Fortsetzung und Intensivierung der Diskussion um den Schutz schwerstverletzter Personen Anregung geben. Der Beitrag gibt die persönliche Meinung des Verfassers wieder.

2 Statistisches Bundesamt, Verkehr, Fachserie 8, Reihe 7, Juli 2017.

werden aber auch monetäre Abgrenzungen wie eine Erst- oder Personenschadenreserve von mehr als € 100.000 als Abgrenzungskriterium gewählt.

Aus Rückversicherungssicht stehen beim schweren Personenschaden das Verletzungsbild und die möglichen späteren Unfallfolgen im Vordergrund. Zunehmend rückt dabei der folgende Aspekt in den Vordergrund, »bleibt durch die Verletzung ein relevanter Schaden, der sich auf Alltag und Berufstätigkeit des Verletzten maßgeblich und möglicherweise auch dauerhaft auswirkt«³, an dem sich dann die notwendigen Maßnahmen der versicherungsrechtlichen Schadenregulierung bis hin zu einem Reha-Management orientieren.

Die klassische Kraftfahrthaftpflichtversicherung wird heute in Deutschland in der Regel mit einer Deckungssumme von € 15 Mio. je geschädigter Person abgeschlossen. Schwere Personenschäden in dieser Größenordnung waren bis vor einigen Jahren nur aus dem Ausland bekannt. Seit einiger Zeit beobachten wir, dass schwere Personenschäden besonders bei verunglückten jungen Menschen in der Reservierung an diese Grenze heranreichen oder sie sogar überschreiten. Dabei spielen neben der Schwere der Verletzung die zunehmend bessere medizinische Versorgung und die damit gestiegene Lebenserwartung auch bei Schwerstverletzten eine Rolle. Des weiteren kommen bei diesem Effekt auch die negativen Einflüsse der Niedrig- bzw. »Null«-Zinspolitik des Kapitalmarktes zum Tragen.

Schwere Personenschäden und Opfergrenzen

Über Opfergrenzen bei schweren Personenschäden aus Sicht des Versicherers zu sprechen, ist vor einem Forum, wie dem Deutschen Verkehrsgerichtstag, kein »Selbstläufer«. Um jegliches Missverständnis in diesem Zusammenhang auszuschließen, möchte ich das folgende, deutliche Bekenntnis des Gesamtverbandes der deutschen Versicherungswirtschaft in seinem Positionspapier 2017 zur Kraftfahrthaftpflichtversicherung meinem Vortrag voranstellen:

»Eine Kernaufgabe der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ist der verlässliche Schutz von Verkehrsopfern«⁴

An diesem sehr klaren und richtigen Bekenntnis gibt es, auch wenn es anfangs in einem anderen Zusammenhang gemacht wurde, nichts zu deuten. Der verlässliche Schutz von Verkehrsopfern ist heute die ganz überwiegende Regulierungspraxis in der Versicherungswirtschaft. Das schließt allerdings nicht aus, sich mit den rechtlichen Grenzen von Ansprüchen von Schwerstverletzten, wie sie sich aus unserer Rechtsordnung ergeben, zu befassen und sie gegebenenfalls zu hinterfragen, zumal es gerade die Versicherungen sind, die oftmals auch mit völlig überzogenen Forderungen konfrontiert werden.

3 Frau Dr. med. Bettina Beck, ReIntra GmbH medizinisch-berufskundlicher Beratungs- und Reintegrationsdienst, 85766 Unterföhring bei München; <http://www.reintra.com/>.

4 GDV (Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft e.V.) – Die Positionen der deutschen Versicherer 2017, April 2017, S. 21.

Der Begriff der Opfergrenze

Recherchiert man zu den Begriffen »Personenschaden und Opfergrenze« in den gängigen juristischen Datenbanken so ist die Ausbeute zu schweren Personenschäden in dieser Kombination außerordentlich mager. Dagegen finden sich zahlreiche Hinweise zur Opfergrenze beim Sachschaden, insbesondere der 130% Regel für die Erstattung von Reparaturkosten, sowie zu leichten Personenschäden und der Frage, welche Beeinträchtigung im Rahmen des allgemeinen Lebensrisikos noch hinnehmbar ist. Bekanntlich liegt bei leichten Personenschäden die Schwelle außerordentlich tief, denn schon die Krankschreibung eines Unfallopfers für nur ganz wenige Tage, lässt die Annahme eines allgemeinen Lebensrisikos entfallen⁵.

Sichtet man die zahlreiche Rechtsprechung und die vorhandenen Abhandlungen zum Thema Personenschaden dann ergeben sich rechtliche Grenzen einer Entschädigungspflicht schwerer Personenschäden in der Regel aus der fehlenden Zurechnung oder der Unverhältnismäßigkeit des Ersatzverlangens bzw. einer bereits getätigten anderweitigen Kompensation, nicht aber aus einer abstrakt definierten Obergrenze, sieht man an dieser Stelle von dem gesetzlich festgeschriebenen Höchstscha-denlimit der Gefährdungshaftung des § 12 StVG⁶ oder der versicherungsrechtlichen Mindestdeckungssumme bzw. den üblicherweise vereinbarten höheren individuellen Versicherungssummen als eine Form der Limitierung an dieser Stelle ab.

Bevor ich auf einige kritische Kernpunkte der Regulierung schwerer Personenschäden zu sprechen komme, möchte ich für die zivilrechtliche Behandlung die folgende These formulieren:

»Es gibt keine allgemeine, rechtlich definierte Opfergrenze für Entschädigungsleistungen bei schweren Personenschäden, allerdings bestehen auch bei schweren Personenschäden rechtliche Grenzen der Entschädigung aus Gründen fehlender Zurechnung, der Unverhältnismäßigkeit des Ersatzverlangens, einem möglichen Mitverschulden oder gar einer rechtlich gebotenen Vorteilsausgleichung.

Auch gesetzlich geregelte Schadenshöchstbeträge (§ 12 StVG) und Mindestdeckungssummen können zu Begrenzungen führen.«

-
- 5 Küppersbusch/Höher, Ersatzansprüche beim Personenschaden, 12. Auflage 2016, Rn. 14 f. m.w. Nachweisen.
- 6 Diese Regelung begrenzt die Gefährdungshaftung auf € 5 mio bei normalen Fahrzeugen und auf € 10 mio bei hoch- oder vollautomatisierten Fahrzeugen; die Erweiterung auf hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge erfolgte erst in 2017, wobei die Gründe dieser unterschiedlichen Behandlung von normalen und automatisierten Fahrzeugen aus der Sicht des Unfallopfers nur schwer oder gar nicht nachvollziehbar ist und aus der eingangs dargestellten Situation im Grunde auf den Betrag von € 10 mio harmonisiert werden sollte. Deckungsrechtlich sollte dies angesichts der im Inland üblicherweise vereinbarten Deckungssummen ohnehin keine Auswirkung haben.

Regulierung schwerer Personenschäden

Zentrale Eckpunkte der rechtlichen Beurteilung der Regulierung schwerer Personenschäden sind zweifellos das über allem stehende »**Integritätsinteresse**« des Geschädigten, also eine möglichst weitgehende Annäherung an einen Zustand ohne den auslösenden Unfall (§§ 249 Abs. 1, 843 Abs. 1 BGB) sowie sein »**Dispositionsrecht**«, über das Wie und Ob der Schadensbehebung nach dem Leitbild des »verständigen Geschädigten« selbst zu entscheiden. Grenzen ergeben sich aus dem auch schadenersatzrechtlich maßgeblichen »**Wirtschaftlichkeitsgebot**« des Ersatzverlangens, es darf nicht unverhältnismäßig sein (vgl. § 251 Abs. 2 BGB), sowie dem »**Verbot der Bereicherung**«⁷.

Die rechtliche Zuordnung und Bewertung einzelner Ansprüche und Maßnahmen zu einzelnen Anspruchsnormen kann bei schweren Personenschäden im Einzelfall strittig sein. Aus Versicherungssicht lassen sich vier Hauptgruppen bestimmen

- Heilbehandlung und Rehabilitation,
- Verdienstentgang,
- Schmerzensgeld sowie,
- Vermehrte Bedürfnisse,

von denen hier einzelne besonders kritische Themen aus dem Bereich der Heilbehandlung und Rehabilitation sowie den vermehrten Bedürfnissen in den Blick genommen werden sollen.

Auch Verdienstentgang und Schmerzensgeld bergen beim schweren Personenschaden ihre rechtlichen Probleme. Unter dem Blickwinkel des Schutzes schwerstverletzter Unfallopfer sollen sie hier aber nicht primär im Fokus stehen. Die gesetzliche Regelung zur Bestimmung des Schmerzensgeldes und die dazu ergangene Judikatur sind umfassend⁸, um den möglichen Rahmen und das Risiko einer Schmerzensgeldbemessung im Streitfall zu bestimmen. Der Verdienstentgang bzw. Erwerbsschaden⁹ stellt sich zunächst als primär kalkulatives Thema dar, sieht man von den Besonderheiten bei Selbständigen oder Organmitgliedern sowie einzelnen besonderen Personengruppen wie Kindern ab, worauf ich unten zu sprechen komme.

a) Heilbehandlung und Rehabilitation

Ansprüche auf Ersatz der Kosten von Heilbehandlung und Rehabilitation bei schweren Personenschäden sind dem Grunde nach unstrittig. Die Kosten sind erstattungsfähig, wenn sie durch Wahrnehmung der Heilbehandlung entstanden und nachgewiesen sind; für eine fiktive Abrechnung ist anders als im Sachschaden beim Personenschaden kein Raum¹⁰.

Erstattungsfähig sind dabei die Kosten aller medizinischen und krankenpflegerischen Maßnahmen, die aufgrund der Verletzungen des Unfallopfers durchgeführt

7 Siehe hierzu Pauge, Vorteilsausgleich bei Sach- und Personenschäden, VersR 2007, 569 ff.

8 Siehe Küppersbusch/Höher a.a.O. Rdn 271 ff. m.w. Hinweisen; ausführlich Slizyk, Beck'sche Schmerzensgeldtabelle 2017, 13. Auflage, München 2017.

9 Ausführlich Küppersbusch/Höher a.a.O. Rdn. 40 ff. m.w. Hinweisen.

10 BGH 14.01.1986 – VI ZR 48/85 = NJW 1986, 1538; Küppersbusch/Höher a.a.O. Rdn. 229.

werden und auf Heilbehandlung, Besserung und Linderung der Unfallfolgen zielen¹¹. Dieser Rahmen ist gerade im Bereich der klassischen Verschuldenshaftung rechtsdogmatisch eher weit und es zählen bei Vorliegen der medizinischen Notwendigkeit schulmedizinische wie auch alternative Heilmethoden zu den erstattungsfähigen Leistungen¹². Dagegen ist die Ersatzfähigkeit einer privatärztlichen Behandlung eines Geschädigten ausgeschlossen, wenn dieser sich sonst kassenärztlich behandeln ließe und keine besondere medizinische Indikation für die privatärztliche Behandlung infolge des Unfalls vorliegt¹³; dies ist besonders bei der reinen Gefährdungshaftung oder bei einem bestehenden Mitverschulden des Geschädigten von Belang.

Zu den ersatzfähigen Heilbehandlungskosten zählen auch kosmetische Operationen, es sei denn dem steht der Einwand der Unverhältnismäßigkeit entgegen und der Aufwand wurde bereits über das Schmerzensgeld ausgeglichen¹⁴. Diese Entscheidung des Bundesgerichtshofs aus dem Jahr 1974 ist jedoch weitgehend vereinzelt geblieben und dürfte heute angesichts der Schönheitschirurgischen Entwicklungen kaum mehr von wesentlicher Relevanz sein.

Wo Grenzziehungen bei rehabilitations-therapeutischen Maßnahmen vorgenommen werden können, ist im Einzelfall und nach der Eigenart der Maßnahme zu beurteilen. Ob es dabei eine Delphin-Therapie in Florida sein muss oder auch eine vergleichbare therapeutische Maßnahme im Inland sein kann, ist im Grunde keine juristische, sondern primär eine rehabilitations-therapeutische Frage und sollte auch als solche behandelt werden. Unter den vorerwähnten Gesichtspunkten der Dispositionsfreiheit des Geschädigten und der möglichen Linderung von Unfallfolgen dürfte sie ohne überzeugende rehabilitations-therapeutische Argumentation allerdings juristisch nur schwer ablehnbar sein.

Auch ein Kuraufenthalt nach einer unfallbedingten Verletzung mit überwiegendem Urlaubscharakter kann nicht als ersatzfähige Heilbehandlungsmaßnahme angesehen werden¹⁵. Andererseits kann die pflegerische Begleitung eines Geschädigten in den Urlaub im Rahmen der vermehrten Bedürfnisse ersatzfähig sein.

b) Vermehrte Bedürfnisse

Betrachtet man die hier diskutierten Ansprüche Schwerstverletzter auf Ausgleich möglicher Mehraufwendungen in Folge eines Unfalls in Gestalt der sogenannten vermehrten Bedürfnisse (§ 843 Abs. 1 BGB), so ist festzustellen, dass über die Erstattungsfähigkeit dieser Positionen auch hier ernsthaft kein Disput besteht. Die angesprochenen Maßnahmen wie die Aufwendungen für Pflege, Haushaltsführungsschaden, Wohnungsumbau, behindertengerechtes Fahrzeug, Hilfsmittel jeder Art sind heute anerkannt und in ihren Einzelheiten durch eine

11 Küppersbusch/Höher a.a.O. Rdn. 226.

12 Küppersbusch/Höher a.a.O. Rdn. 228 m.w. Nachweisen.

13 Küppersbusch/Höher a.a.O. Rdn. 231 m.w. Nachweisen.

14 BGH 03.12.1974 – VI ZR 1/74 BeckRs 2010, 07379.

15 Vgl. OLG Celle VersR 1975, 1103.

umfassende Judikatur weitgehend ausgeurteilt¹⁶. Was aber unter Haushaltsführungsschaden oder dem Wohnungsumbau im Einzelfall zu verstehen ist, ob der Geschädigte neben dem behindertengerecht umgebauten Fahrzeug auch noch den Umbau seines Motorrades zur Wiedererlangung früherer Lebensfreude verlangen kann, darüber kann man im Einzelfall trefflich streiten.

Das sind oftmals allerdings Punkte, die die Kernthemen eines sachgerechten und rechtlich gebotenen Ausgleichs gerade eines schwerstverletzten Unfallopfers nicht in Frage stellen, sondern eher Randbereiche betreffen, die mit Fragen der Zurechenbarkeit und Verhältnismäßigkeit zu tun haben und im Einzelfall auch bereits durch das Schmerzensgeld ausgeglichen sein können, wie dies der Bundesgerichtshof in dem Fall des erwähnten Motorradumbaus ausgeurteilt hat, indem er diesen Verlust an Lebensqualität dem Schmerzensgeldanspruch zuordnete und als abgegolten erklärte¹⁷.

Wiederholt haben sich die Gerichte mit der häuslichen Pflege durch Familienangehörige und Drittkräfte, auch je nach Schweregrad der Unfallfolgen im Vergleich zur Unterbringung des Geschädigten in einem Pflegeheim und/oder in einer Behindertenwerkstätte befasst und die Verhältnismäßigkeit der jeweiligen Kosten bewertet. Die Grenzziehung ist schwierig und in jedem Einzelfall vorzunehmen.

So hat der Bundesgerichtshof in verschiedenen Entscheidungen die Unterbringung eines unfallbedingt stark behinderten und pflegebedürftigen Geschädigten in einer Behindertenwerkstatt trotz hoher Kosten und ohne Äquivalent der Arbeitsleistung noch als verhältnismäßig angesehen, da damit der Geschädigte in die Lage versetzt wurde, wie vor dem Unfall wieder am Arbeitsleben teilzunehmen¹⁸.

Der Umfang und Aufwand häuslicher Pflege schwerstverletzter Unfallopfer durch externe Pflegekräfte wie auch durch Familienmitglieder ist im Vergleich zur Heimunterbringung und unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit ebenfalls Gegenstand zahlreicher Gerichtsentscheidungen. Der Vorrang der Unterbringung eines Unfallopfers im vertrauten häuslichen Bereich ist dabei als Ausfluss der erwähnten schadensrechtlichen Dispositionsfreiheit uneingeschränkt anerkannt¹⁹. Dagegen wird bei familiären Pflegeleistungen eine Grenze der Erstattungsfähigkeit dort gezogen, wo keine wirkliche Pflegeleistung hinter dem erbrachten Aufwand steht und damit die Verhältnismäßigkeit nicht mehr gewahrt ist²⁰. Diese Grenzlinie der Erstattungsfähigkeit von Kosten dürfte

16 Im Überblick siehe Küppersbusch/Höher a.a.O. Rdn. 262 ff.; Zoll, Schadentregulierung bei vermehrten Bedürfnissen Schwerverletzter, NJW 2014, 967.

17 BGH NJW-RR 2004, 671 f.

18 BGH 23.08.1990 – VI ZR 307/90 zu OLG Hamm 6 U 114/89, VersR 1992, 459.

19 Vgl. OLG Koblenz 18.09.2000 – 12 U 1464/99, VersR 2002, 244.

20 BGH 22.11.1988 – VI ZR 126/88, NJW 1989, 766; OLG Koblenz ebenda; OLG Bremen 21.04.1998 – 3 U 45/96.

auch dort zu beachten sein, wo neben der von der Versicherung anerkannten vollzeitigen Fremdpflege von verunglückten Familienmitgliedern ein Zusatzaufwand für die familiäre Koordination der Pflegeleistungen verlangt wird.

Der behindertengerechte Wohnungsumbau ist heute im Rahmen der vermehrten Bedürfnisse ebenfalls kein wirklicher Streitpunkt mehr. Es ist ausgeurteilt, dass dort, wo ein Umbau nicht sinnvoll möglich ist, die Mehrkosten eines möglichen Neubaus als Teil der vermehrten Bedürfnisse erstattungsfähig sind²¹. Ebenso ist der Umzug in ein behindertengerechtes Haus in vielen Fällen schwerer Personenschäden kein Streitpunkt mehr. Daraus auch den Anspruch auf Errichtung einer Unterkunft für die Pflegekräfte abzuleiten, erscheint indes mit der Zurechenbarkeit der Aufwendungen und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht mehr vereinbar.

Auch der rechtliche Anspruch auf einen Kostenvorschuss für den Umbau ist eher zurückhaltend zu beurteilen, zumal sich dieses Verlangen in der Praxis einfacher und unbürokratischer durch eine Kostenübernahmeerklärung der Versicherung oder eine Feststellungs- bzw. Freistellungsklage lösen lässt²².

Schwerstverletzte Kinder als Unfallopfer

Schwerstverletzte Kinder als Unfallopfer stellen nicht nur emotional ein besonderes Problem dar. Bei der Regulierung von Ansprüchen geschädigter Kinder kommen in zahlreichen Fällen, besonders bei Kleinkindern, die weiteren Ansprüche oft traumatisierter Eltern hinzu, die den Unfall entweder direkt miterlebten oder kurz darauf dazu kamen und sich möglicherweise schuldig fühlen, weil sie den Unfall selbst verursachten oder glauben, dass sie ihn bei größerer elterlicher Sorge und Obhut hätten vermeiden können.

Die elterliche Pflege eines verunglückten schwerverletzten Kindes ist unstrittig ersatzfähig. Auch hier ist wie bei der sonstigen Familienpflege der tatsächlich geleistete Pflegeaufwand zu ermitteln und gegen die nicht kommerzialisierbare, persönliche elterliche Zuwendung abzugrenzen²³. Dies ist bei weniger schwierigen Fällen eher möglich. Bei schwersten Personenschäden von Kindern neigt die Rechtsprechung dazu, die Grenze zugunsten des geschädigten Kindes und dessen Eltern zu verschieben. So hat das OLG Bamberg in einer Entscheidung aus dem Jahr 2005 ausgeurteilt, dass die intensive Pflege und Förderleistung des Vaters eines schwerstverletzten Kindes durch das Dispositionsrecht gedeckt und in Anbetracht der Schwere der Verletzungen und der dauerhaften Unfallfolgen des Kindes auch der Verdienstausfall infolge der Berufsaufgabe des Vaters als ersatzpflichtiger Schaden anzusehen und damit nicht unverhältnismäßig sei²⁴.

Ein weiter oft streitbefangener Punkt bei schwerverletzten und dauerhaft geschädigten Kindern ist die Ermittlung des späteren Verdienstausfallschadens, die jeweils

21 OLG München 30.01.2003 – 19 U 4246/02, VersR 2003, 518.

22 Vgl. Zoll, Entwicklungen im Personenschadensersatzrecht, r+s Beil. 2011, 113 ff.

23 BGH 22.11.1988 – VI ZR 126/88 a.a.O.

24 OLG Bamberg 28.06.2005 – 5 U 23/05, VersR 2005, 1593.

einer bestimmten Prognose bedarf.²⁵ Es ist das familiäre Umfeld zu berücksichtigen, aber auch zwischen den verschiedenen Entwicklungsstadien eines Kindes zum Zeitpunkt des Unfalls zu unterscheiden – ist das Kind schon schulpflichtig oder noch nicht, in welchem Stadium der schulischen Ausbildung befand es sich zum Zeitpunkt des Unfalls oder stand es bereits in einem Ausbildungsverhältnis? Es stellt sich immer die Frage, inwieweit sich aus der familiären Situation und dem Entwicklungsstadium des Kindes konkrete Indikatoren ergeben, die für die Beurteilung eines späteren Verdienstaufschadens herangezogen werden können. Umso weiter die Entwicklung des Kindes zum Unfallzeitpunkt war, umso konkreter sollten die Anhaltspunkte für eine Prognose sein. Ob man allein aus der Tatsache, dass Vater oder Mutter als Chefarzt einer Klinik tätig waren, darauf schließen kann, dass ein verunglücktes Kind später die gleiche berufliche Entwicklung genommen hätte, darf jedoch mit Recht bezweifelt werden.

Vorteilsausgleich und Mitverschulden

Der generelle schadensrechtliche Grundsatz der Vorteilsausgleichung gilt auch bei der Regulierung von Ansprüchen schwerstverletzter Unfallopfer. Es bedarf dabei bei jeder Schadensposition der Prüfung kongruenter Vorteile. Die berücksichtigungsfähigen Vorteile in den diskutierten Konstellationen zu erörtern²⁶, würde hier indes den Rahmen sprengen.

Auch bei Heilbehandlungs- und RehaMaßnahmen können die fehlende Mitwirkung bei der Erstattungsfähigkeit anspruchsmindernd zu berücksichtigen sein, wenn sich der Geschädigte diesen Maßnahmen entzieht²⁷.

Schwerer Personenschaden und Reha-Management

Die dargestellten Grenzlinien bei der Entschädigung schwerstverletzter Unfallopfer sind keine starre Opfergrenze, sondern ergeben sich aus der Rechtsordnung oder oftmals aus der Sache selbst, wie bspw. im Eltern-Kind-Verhältnis. Umgekehrt sind diese Grenzlinien das Spiegelbild bzw. Korrektiv des weitreichenden Schutzes von Unfallopfern durch die Rechtsordnung und insbesondere durch den Grundsatz des »Integritätsinteresses« und der »Dispositionsfreiheit« des Geschädigten bei der Wahl der notwendigen Entschädigungsmaßnahmen, die gerade bei schweren Personenschäden im Interesse des Opfers von besonderer Bedeutung sind.

Die Regulierung schwerer Personenschäden in der Versicherungswirtschaft orientiert sich indes nicht nur an dem dargestellten rechtlichen Rahmen, sondern geht in der Praxis durch das Mitte der 90er Jahre ins Leben gerufene Rehabilitations-Management, das auch Gegenstand der Beratungen des 38. Verkehrsgerichtstages im

25 Vgl. OLG Köln 09.08.2013 – 19 U 137/09, NJW 2014,169.

26 Vgl. hierzu eingehend Pauge a.a.O.

27 Vgl. Küppersbusch/Höher a.a.O. Rd. 250; vgl. auch Höher und Mergner, Mitwirkungspflichten des Geschädigten im Personenschaden, r+s 2012,1.

Jahr 2000 war, durch individuelle Hilfs- und Beratungsangebote darüber deutlich hinaus.

Reha-Management, teilweise auch als Care-Management bezeichnet, reicht weiter als die rein anspruchsbetragende monetäre Schadenregulierung, wenngleich der dargestellte rechtliche Rahmen natürlich die Voraussetzung jeglichen Reha-Managements ist. Ziel des Reha-Managements ist eine möglichst weitgehende Wiedereingliederung schwerstverletzter Unfallopfer in den gesellschaftlichen Alltag und die (frühere) Berufswelt. Durch die medizinische, sozial- und reha-therapeutische Arbeit mit dem Unfallopfer, zeigt das Reha-Management im Vergleich zu einer rein anspruchsbetragenden Schadensregulierung unbestreitbare Erfolge der Wiedereingliederung schwerer Unfallopfer in Beruf und Alltag²⁸.

Reha-Management von schwerstverletzten Unfallopfern beruht auf Freiwilligkeit und bedarf der Kooperation von Geschädigten, pflegenden Familienmitgliedern, von Anwälten und Versicherern sowie der hinzugezogenen medizinischen und therapeutischen Fachleute. In zahlreichen Fällen hat sich das Verfahren in der Zusammenarbeit von Anwaltschaft und Versicherungswirtschaft gut etabliert. Es ist in seiner Anwendung noch ausbaubar und ein Ansatz kann hierfür der von der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltsverein aufgestellte »Code of Conduct für das Reha-Management« sein²⁹.

Zum Schluß möchte ich einen durch das Reha-Management erfolgreich regulierten schweren Personenschaden erwähnen: Stefan T. erlitt bei einem Motorradunfall im Alter von 23 Jahren ein schweres Schädelhirntrauma und schwere körperliche Verletzungen. Er verlor durch das folgende 3-monatige Koma nicht nur seine Erinnerung an sein früheres Leben, sondern auch seinen linken Arm und die volle Nutzbarkeit seines linken Beins. Von den behandelnden Ärzten wurde ein Leben als schwerer Pflegefall vorhergesagt, was vielfach lebenslange Pflege und Heimunterbringung bedeutet. Von dem gerade begonnenen Bauingenieurstudium war keine Rede mehr. Dank seiner Mutter wurde jedoch seine frühere Begeisterung zur Musik und dem von ihm praktizierten Saxophonspiel wieder geweckt. Mit der Unterstützung eines Reha-Dienstes und in Zusammenarbeit mit Fachmedizinerinnen sowie engagierten Musiklehrern und Musiktherapeuten konnte diese Befähigung ausgebaut werden. Durch den Umbau des Saxophons zur einhändigen Bedienung, was anfangs auch von Fachleuten als nicht möglich angesehen wurde, wurde Stefan T. mit Unterstützung des im Hintergrund arbeiteten Reha-Teams die Möglichkeit eröffnet, für den Bereich der Musik in einen wesentlichen Teilbereich seines früheren Leben zurückzufinden. Das entbindet den Versicherer nicht von seiner Leistungspflicht zur lebenslangen Unterstützung, jedoch wird diese auf einer völlig anderen Grundlage

28 Im Einzelnen zum Reha-Management siehe für alle beispielhaft bei ReIntra GmbH: <http://www.reintra.com/informationen-fuer/informationen-fuer-versicherungen/konzept>.

29 Im Einzelnen siehe Deutscher Anwaltsverein Verkehrsanwälte: <https://www.verkehrs-anwaelte.de/fuer-anwaelte/reha-dienste/>.

wahrgenommen als in den vielen Fällen der lebenslangen Unterbringung in einer Pflege- und Behinderteneinrichtung.

Schlußbemerkung

Die rechtliche Absicherung schwerstverletzter Unfallopfer ist unabdingbar und die Rechtsordnung bietet hierfür einen klaren und ausreichenden Rahmen. In der Schadenregulierung schwerstverletzter Unfallopfer ist aber gerade die rein rechtliche Betrachtung nicht immer der allein Erfolg versprechende Weg, den Geschädigten, wie es der Bundesgerichtshof ausdrückt, in einen »seinem früheren Lebenszuschnitt möglichst nahekommenden Zustand«³⁰ zurückzuführen. Dafür bedarf es mehr – und zwar ganz besonders bei schwer- und schwerstverletzten Kindern –, nämlich eines Kümmerns und Erkennens von Chancen durch reha-medizinische Experten, um dem Opfer möglichst eine über die reine Betreuung und materielle Kompensation hinausgehende Teilhabe an der Gemeinschaft zu ermöglichen. Reha-Management kann dafür einen wichtigen Ansatz bieten.

30 Siehe FN 18.

E-Government für die Schifffahrt*

Beate Beckmann

**Regierungsdirektorin, Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur, Bonn**

1. Einleitung

Die Digitalisierung – und hier die Digitalisierung der Verwaltung – ist ein facettenreicher, sehr dynamischer Prozess, in dem wir zurzeit mittendrin stecken. Verschiedene Aktivitäten auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene ergänzen und überlappen sich. Dabei geht es neben den rechtlichen Grundlagen auch um technische und finanzielle Rahmenbedingungen. Stichwörter sind elektronische Akte, elektronische Kommunikation und elektronische Dokumente. Dieser Vortrag gibt einen Überblick über den Sachstand. Einiges werden Sie bereits aus eigener Erfahrung kennen oder zuletzt auf der Seeschifffahrts-Sicherheits-Konferenz am 8. November 2017 in Berlin gehört haben. Ich hoffe aber, Ihnen zusätzliche Informationen und Impulse übermitteln zu können.

2. Initiativen und Rechtsgrundlagen

Die Bundesregierung und das Parlament haben eine ganze Reihe von Maßnahmen ergriffen, um durch die Digitalisierung der Verwaltung den bürokratie- und kostenarmen Vollzug von Gesetzen und Verordnungen zu unterstützen. Das Gesetz zur Förderung der elektronischen Verwaltung (E-Government-Gesetz)¹, das schrittweise bis 2020 umzusetzen ist, definiert den rechtlichen Rahmen für den Bund. Die Bundesregierung hat zur flächendeckenden Digitalisierung der Verwaltung die »Digitale Agenda 2014 – 2017«² erlassen, die durch das Programm »Digitale Verwaltung 2020«³ konkret ausgefüllt wird. Das Programm enthält Handlungsfelder und Maßnahmen, deren Umsetzung alle zwei Jahre evaluiert wird. Die nächste Evaluierung des Umsetzungsstandes des E-Government-Gesetzes findet im Laufe des Jahres 2018 statt.

* *Der Vortrag ist auf dem Stand 1. Dezember 2017.*

1 Gesetz vom 25. Juli 2013 (BGBl. I S. 2749, 2015 I S. 678).

2 Broschüre herausgegeben von BMWi, BMI und BMVI, August 2014, www.digitale-agenda.de.

3 Regierungsprogramm unter www.bundesregierung.de, Evaluierungsbericht 2016.

Derzeit schafft der Bund die technischen Voraussetzungen für die Digitalisierung, z.B. durch das Programm Gemeinsame IT des Bundes⁴. Dazu gehört ein neues Formular-Management-System für interaktive Online-Formulare, die sowohl für Menschen lesbar als auch maschinell zu verarbeiten sind. So soll der vollständige und medienbruchfreie Austausch von Daten zwischen Bürgern bzw. Unternehmen und der Bundesverwaltung gewährleistet werden. Die Regelungen aus dem E-Government-Gesetz zur Nutzung elektronischer Formulare, zum Wegfall des persönlichen Erscheinens, zum Ersatz der Schriftform und zu den Möglichkeiten elektronischer Bezahlung werden umgesetzt. Zukünftig wird eine Weiterentwicklung zur Nutzung durch mobile Endgeräte erfolgen.

Ein zentraler Bestandteil bei der internetbasierten Kommunikation mit der Verwaltung zur Inanspruchnahme von Verwaltungsleistungen ist die elektronische Übermittlung von Nachweisen. Nach § 5 Absatz 1 des E-Government-Gesetzes können für elektronisch durchgeführte Verwaltungsverfahren auch die vorzulegenden Nachweise elektronisch eingereicht werden. Die Behörde entscheidet hierbei nach pflichtgemäßem Ermessen, welche Art der elektronischen Einreichung zur Ermittlung des Sachverhalts zulässig ist.

Das E-Government-Gesetz wurde inzwischen durch das Erste Gesetz zur Änderung des E-Government-Gesetzes⁵ dahingehend geändert, dass die Behörden der unmittelbaren Bundesverwaltung bis spätestens Juli 2020 bestimmte bei ihnen vorhandene unbearbeitete Daten zum Abruf im Internet bereitstellen müssen. Das Gesetz zur Einführung der elektronischen Akte in der Justiz und zur weiteren Förderung des elektronischen Rechtsverkehrs⁶ ändert in seinen Artikeln 29 und 30 die Schiffsregisterordnung und die Verordnung zur Durchführung der Schiffsregisterordnung, wodurch die Landesregierungen ermächtigt werden, durch Rechtsverordnung elektronische Registerakten einzurichten und die Übermittlung von in elektronischer Form gestellten Eintragungsanträgen und sonstigen elektronischen Dokumenten zuzulassen.

Das Branchenforum zur Vorbereitung der 10. Nationalen Maritimen Konferenz 2017 hat in dem Workshop »Digitalisierung in der Seeschifffahrt und der Hafengewirtschaft im Kontext der maritimen Lieferkette« am 9. Dezember 2016 auch die Weiterentwicklung der elektronischen Verwaltung erörtert.

Die deutsche Verwaltung wurde aufgefordert

- Beim Schiffsregister den elektronischen Rechtsverkehr einzuführen (Elektronisches Schiffsregister);
- Elektronische Zeugnisse als Standard zu etablieren;
- Die rechtlichen Voraussetzungen für die Zulassung des elektronischen Logbuchs auf Schiffen unter deutscher Flagge zu schaffen;

4 Projekt des Beauftragten der Bundesregierung für Informationstechnik.

5 Gesetz vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2206).

6 Gesetz vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2208).

- Die administrativen Vorgänge zu straffen und eine leistungsfähige IT-Struktur bei den nationalen Behörden einzurichten.⁷

Aus dem parlamentarischen Raum kommen Forderungen, das europäische »Single Maritime Window« als digitalisierten Rahmen für Fracht- und Zollpapiere im Seeverkehr weiterzuentwickeln, Crew- und Schiffspapiere zu digitalisieren und Meldeprozesse deutlich zu vereinfachen. Außerdem wird gefordert, die Schifffahrtsgesetzgebung in Bezug auf die veränderten Verhältnisse zu überprüfen und entsprechend zu aktualisieren.

3. Deutsche Flaggenstaatverwaltung, Zusammenarbeit BG Verkehr und BSH

Im Bereich der deutschen Flaggenstaatverwaltung ergibt sich ein buntes Bild. Viele digitale Verfahren stehen der Schifffahrt bereits zur Verfügung, andere sind in Vorbereitung, werden geplant oder auf ihre Umsetzbarkeit geprüft.

Der erste nationale Schritt zur Digitalisierung der Schifffahrtsverwaltung war die Verbesserung des Internetauftritts der deutschen Behörden. Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) und das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hatten zwar schon seit vielen Jahren Internetseiten mit Informationen über die Behörden, ihre Aufgaben und weiterführenden Hinweisen, diese waren aber unübersichtlich und lückenhaft. Deshalb wurde unter der Adresse www.deutsche-flagge.de eine behördenübergreifende Homepage der deutschen Flaggenstaatverwaltung eingerichtet und zum 1. Januar 2012 gestartet. Sie enthält alle Informationen, die zum gewerblichen Betrieb eines Seeschiffes unter deutscher Flagge benötigt werden. Daneben werden interaktive Anwendungen wie z.B. Online-Anträge für Neubauten, Einflaggungen und den operativen Betrieb eines Schiffes angeboten.

Weiterer Ausgangspunkt für die Digitalisierung der Schifffahrtsverwaltung auf Bundesebene war das im Rahmen des Bürokratieabbauprogramms der Bundesregierung vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 2012 initiierte Projekt »Schifffahrt: Elektronische Anträge und Zeugnisse«⁸. Das Projekt untersuchte die entlastenden Wirkungen einer Umstellung von bislang papiergebundenen auf elektronische Verfahren. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass der Erfüllungsaufwand durch die Einführung der elektronischen Antragstellung und Ausstellung elektronischer Zeugnisse mit einer Kostenersparnis von etwa 1 Mio. EUR jährlich reduziert werden kann.

Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr und das BSH haben in der Folgezeit elektronische Dokumente entwickelt und eingeführt. Gleichzeitig wurde bei der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (International Maritime Organisation – IMO) die Entwicklung und weltweite Anerkennung elektronischer Dokumente angestrebt. Mittlerweile hat die IMO den Weg zur Ausstellung elektronischer

7 Mitteilung der Kommission vom 19. April 2016 Dok. 8097/16 (COM (2016) 179 final).

8 Projektbericht des Statistischen Bundesamtes – Bürokratiekostenmessung – vom März 2013, www.destatis.de.

Schiffssicherheitszeugnisse in der internationalen Fahrt frei gemacht. Die IMO hat mit dem Rundschreiben »*Guidelines for the use of electronic certificates*»⁹ einheitliche Standards für elektronische Zeugnisse ausgearbeitet.

Die Dienststelle Schiffssicherheit und das BSH haben die von ihnen entwickelten elektronischen Dokumente in ihrem Erscheinungsbild harmonisiert, um eine einheitliche Außendarstellung der deutschen Flaggenstaatverwaltung zu gewährleisten. Es wurde ein einheitliches Muster geschaffen und bei der IMO notifiziert, das aus einem übereinstimmenden Kopf- und Fußteil und je nach Behörde bzw. Zeugnis- und Bescheinigungsart aus einem – den jeweiligen nationalen oder internationalen Vorschriften entsprechenden – spezifischen Mittelteil besteht. Die Zeugnisse erhalten einen Schreibeerschutz, auf die Einfügung eines elektronischen Siegels wird verzichtet. Die bisher von der Dienststelle Schiffssicherheit ausgestellten elektronischen Sicherheitszeugnisse, die diesem Muster noch nicht entsprechen, behalten selbstverständlich ihre Gültigkeit. Dies wurde auch der IMO bekanntgegeben und in der Datenbank GISIS vermerkt.

4. National Single Window

Die Digitalisierung der Verwaltung wird auf europäischer Ebene durch die Richtlinie 2010/65/EU¹⁰ (National Single Window) gefördert. Zweck der Richtlinie ist die Vereinfachung und Harmonisierung der Verwaltungsverfahren im Seeverkehr durch die allgemeine Nutzung elektronischer Systeme für die Datenübermittlung und die Rationalisierung der Meldeformalitäten. Meldeformalitäten, die beim Einlaufen in und beim Auslaufen aus Häfen der EU-Mitgliedstaaten gelten, können in elektronischer Form vorliegen und werden über ein einziges Fenster (Single Window) übermittelt. In Deutschland wurde die Richtlinie durch die Anlaufbedingungsverordnung¹¹ und das Gesetz über das Verfahren für die elektronische Abgabe von Meldungen für Schiffe im Seeverkehr über das Zentrale Meldeportal des Bundes (Seeschiffahrt-Meldeportal-Gesetz)¹² umgesetzt. Das Zentrale Meldeportal des Bundes ist seit dem 27. Mai 2015 in Betrieb. Zuständige Behörde ist das Havariekommando in Cuxhaven¹³. Berechtigte Empfänger sind sowohl Bundes- als auch Landesbehörden. Daher ist die Nutzung des Portals durch die Länder im Wege der Organleihe vorgesehen. Eine entsprechende Bund/Länder-Vereinbarung ist in der Abstimmung und soll demnächst inhaltlich fertiggestellt sein.

9 Rundschreiben FAL.5/Circ.39/Rev.2 (2016) vom 20. April 2016.

10 Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG (ABl. L 283 vom 29.10.2010, S. 1).

11 Punkt 2.6 der Anlage 1 zu § 1 der Anlaufbedingungsverordnung.

12 Gesetz vom 30. Juni 2017 (BGBl. I S. 2190).

13 Bekanntmachung vom 27. Juni 2017 (VkB1. 2017 S. 646).

Die EU-Kommission hat für das Jahr 2018 eine Weiterentwicklung des Gesamtsystems angekündigt, ein erster Kommissionsentwurf soll im März/April 2018 vorgestellt werden (European Maritime Single Window). Diese Pläne werden auf Ebene des EU-Rates bereits jetzt diskutiert. Einige EU-Mitgliedstaaten positionieren sich deutlich gegen ein zentralisiertes System wegen des damit einhergehenden Bedeutungsverlustes der National Single Windows und mit Blick auf die hierin bereits getätigten Investitionen. Die Mehrheit spricht sich für ein dezentralisiertes System mit harmonisierter EU-Schnittstelle aus. Auch Deutschland sieht ein z.B. durch die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (European Maritime Safety Agency – EMSA), betriebenes zentralisiertes European Maritime Single Window kritisch.

5. Elektronische Schiffssicherheitszeugnisse

Seit dem 1. Januar 2015 werden in Deutschland elektronische Schiffssicherheitszeugnisse für Schiffe unter deutscher Flagge in der nationalen Fahrt zur Verfügung gestellt.

Seit dem 1. Januar 2016 werden in Deutschland Zeugnisse in der internationalen Fahrt zu unseren Nachbarn ausgestellt. Die Notifizierung der elektronischen Zeugnisse bei der IMO sowie die Eingabe der Zeugnisse in der IMO-Datenbank GISIS ist erfolgt¹⁴. Außerdem wurde ein Begleitschreiben an die Schiffsführungen mit Hinweisen für die Hafenstaatkontrolle entwickelt.

International bieten derzeit (außer Deutschland) auch Antigua und Barbuda, Marshall Islands, Liberia, Dänemark, Norwegen, Estland und Zypern elektronische Zeugnisse an. Weitere Mitgliedstaaten der Europäischen Union und andere (Malta, Luxemburg, Polen, Lettland, Island) bereiten die Ausstellung elektronischer Zeugnisse vor oder prüfen diese Möglichkeit.

Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, dass die Entwicklung hin zu elektronischen Zeugnissen als Standard und insbesondere die weltweite Akzeptanz elektronischer Dokumente bei der Hafenstaatkontrolle weiter fortschreitet. Die Mitgliedstaaten der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (Paris MoU) haben die Ausstellung elektronischer Zeugnisse begrüßt, weil bei einem Papierzeugnis immer die Gefahr bestehe, dass es das Schiff nicht oder nicht rechtzeitig erreicht, es zerstört werde oder verloren gehe. Sie haben sich im Juli 2017 auf Leitlinien verständigt, um Probleme bei der Hafenstaatkontrolle zu vermeiden¹⁵.

Die Dienststelle Schiffssicherheit bietet derzeit 18 verschiedene Zeugnisse elektronisch an:

- Ausnahmezeugnis
- Ausrüstungssicherheitszeugnis
- Bausicherheitszeugnis

14 IMO Circular Letter No. 3712 vom 14. Februar 2017.

15 *Guidelines for the use of electronic certificates*, www.parismou.org.

- Bau- und Ausrüstungssicherheitszeugnis
- Bau- und Ausrüstungszeugnis für Fahrzeuge mit dynamischem Auftrieb (DSC-Schiffe)
- Erlaubnisschein zum Betrieb von Fahrzeugen mit dynamischem Auftrieb
- Funksicherheitszeugnis (national)
- Funksicherheitszeugnis für Frachtschiffe (international)
- Gleichwertigkeitsbescheinigung
- Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe (IAPP-Zeugnis)
- Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser (ISPP-Zeugnis)
- Nationales Freibordzeugnis
- Schiffsbesatzungszeugnis
- Sicherheitszeugnis für EU-Fahrgastschiffe
- Sicherheitszeugnis für Fischereifahrzeuge (unter 24 m)
- Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe (international)
- Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe (national)
(Dieses Zeugnis gilt z.B. auch für Bäderboote und Sportangler.)
- Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (SMC Zeugnis).

Das Verfahren zum Erhalt elektronischer Zeugnisse bei der Dienststelle Schiffssicherheit ist wie folgt:

- Die Reederei bittet formlos (schriftlich, telefonisch, per E-Mail oder über den Besichtigter) um ein E-Zeugnis.
- Das Zeugnis wird in der Dienststelle Schiffssicherheit mit dem »E-Zeugnis-Portal« erstellt und freigegeben (zwei Personen → vier Augen-Prinzip).
- Die Reederei erhält mit einer E-Mail die ID des Zeugnisses (ersetzt Unterschrift und Siegel), einen Link zur Internetpräsenz der Dienststelle Schiffssicherheit und das Begleitschreiben mit Hinweisen für die Hafenstaatkontrolle.
- Die Reederei kann das Zeugnis über www.deutsche-flagge.de abrufen und eine Kopie abspeichern bzw. einen Ausdruck vornehmen.
- Bei der Hafenstaatkontrolle kann das E-Zeugnis jederzeit auf der Homepage der Dienststelle Schiffssicherheit verifiziert werden.

Außerdem wurden nach Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung im Jahr 2016¹⁶ die Schiffsbesetzungszeugnisse neu beantragt und elektronisch erstellt. Zurzeit fährt ein Anteil von etwa 75% der deutschen Flotte mit elektronischen Schiffsbesetzungszeugnissen. Die Zahl der deutschen Seeschiffe, die mit E-Zeugnissen fahren, kann im Augenblick nicht benannt werden, da für jedes Schiff mehrere Zeugnisse ausgestellt werden. Die IT-Anwendung der Dienststelle Schiffssicherheit wird aber noch um eine Statistikfunktion erweitert, so dass zukünftig auch solche Aussagen möglich sein werden. Insgesamt wird das Angebot sehr gut angenommen. Es ist zu erwarten, dass

16 Erste Verordnung zur Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung vom 9. Juli 2016 (BGBl. I S. 1350).

das E-Zeugnis das Papierzeugnis im Laufe der nächsten Jahre verdrängen wird. Die Dienststelle Schiffssicherheit plant zukünftig Zeugnisse in der Regel elektronisch auszustellen und nur auf Wunsch (z.B. für das Anlaufen bestimmter Seehäfen) weiterhin Papierzeugnisse auszustellen. Es gibt bisher keine Probleme oder Beschwerden, das System funktioniert einwandfrei. In einigen Häfen gibt es noch Akzeptanzprobleme, diese werden aber weiter zurückgehen.

Auf Ratsebene haben sich zudem die Maritime Directors, also die zuständigen Abteilungsleiter der Mitgliedstaaten mit dem Thema der elektronischen Zeugnisse befasst. Nach einem Treffen der Direktoren im Oktober 2017 in Tallinn haben die Dienststelle Schiffssicherheit und das BSH den Vertretern mehrerer EU-Mitgliedstaaten und Norwegens das deutsche System der Ausstellung elektronischer Zeugnisse präsentiert. In der sich daran anschließenden Diskussion wurden mehrere Fragen erörtert. Die Dienststelle Schiffssicherheit erläuterte, dass aus deutscher Sicht der Verzicht auf eine Unterschrift bei der elektronischen Form auch ohne Signatur unproblematisch ist. Aus Sicht der Hafenstaatkontrolle bieten die elektronischen Zeugnisse Vorteile, aber möglicherweise auch Schwierigkeiten. Ein Vorteil besteht darin, dass die Dokumente vor dem Besuch an Bord angesehen werden können und die Schiffsbesichtigung auf die technische Kontrolle konzentriert werden kann. Außerdem berichtete Norwegen von vereinzelten Problemen in afrikanischen und chinesischen Häfen, für die bei Bedarf ein Papierausdruck an Bord sein müsse. Weiter wurden im Hinblick auf die Hafenstaatkontrolle mehrere Verbesserungsmöglichkeiten angesprochen. So sei es z.B. wünschenswert, wenn alle Dokumente eines Schiffes bei Eingabe der jeweiligen IMO-Identifikationsnummer aufgelistet und angezeigt würden. Beim Anklicken des einzelnen Dokumentes sollte die Information erscheinen, ob es aktuell gültig ist. Daneben wurde überlegt, ob eine Harmonisierung der Ausstellung elektronischer Zeugnisse durch die Flaggenstaaten und die Verifizierung dieser Zeugnisse durch die Hafenstaaten auf EU-Ebene über die EMSA-Datenbank wünschenswert sei.

6. Elektronische Haftungsbescheinigungen

Das BSH bietet seit dem 1. November 2017 elektronische Haftungsbescheinigungen an. Diese Haftungsbescheinigungen können auch fremdflaggige Schiffe erhalten. Zu Beginn des Versicherungslaufs 2018 werden alle Haftungsbescheinigungen elektronisch ausgestellt. Dabei handelt es sich um folgende Bescheinigungen:

- Bescheinigung über die Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit für die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden,
- Bescheinigung über die Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit für die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden,
- Bescheinigung über eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit für die Haftung bei Tod und Körperverletzung von Reisenden (Personenhaftungsbescheinigung) und

- Bescheinigung über die Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit hinsichtlich der Haftung für die Beseitigung von Wracks (Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigung).¹⁷

Die elektronischen Haftungsbescheinigungen werden in dieser Form weltweit anerkannt. Der auf der Haftungsbescheinigung aufgedruckte QR-Code ermöglicht eine rechtsgültige Verifizierung, insbesondere bei der Hafenstaatkontrolle. Diese erfolgt über die Webseite www.deutsche-flagge.de in Verbindung mit einer auf der Haftungsbescheinigung abgedruckten Tracking Identification Number (TID). Anhand einer Muster – TID kann man erfahren, wie die Haftungsbescheinigungen verifiziert werden.

Bei folgender Internet-Adresse:

<http://www.deutsche-flagge.de/de/zeugnisse-verifikation/e-certificates> ist die TID BSHWRC19942864 einzugeben (BSH steht für die ausstellende Behörde, WRC für Wreck Removal Convention). Dann erscheint die Bescheinigung. Die Antragsformulare für Haftungsbescheinigungen werden ebenfalls über die Webseite abgerufen. Der Antrag kann einfach über E-Mail eingereicht werden. Die Übersendung von Originalen ist – mit Ausnahme der Zustellungsvollmacht – entbehrlich. Eine Änderung der Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung und der Seevericherungsnachweisverordnung ist in Vorbereitung, so dass in Zukunft auch die Einreichung einer elektronischen Zustellungsvollmacht durch den Antragsteller von elektronischen Haftungsbescheinigungen als zulässige Form akzeptiert werden kann. Das BMVI hat dem BSH durch Erlass vom November 2017 erlaubt, im Vorgriff darauf neben der schriftlichen auch die Einreichung einer elektronischen Zustellungsvollmacht zu akzeptieren.

Die E-Mail, die nach Beantragung von Haftungsbescheinigungen vom BSH übersandt wird, enthält folgende Anhänge:

- das elektronische Anschreiben,
- die elektronische Haftungsbescheinigung,
- den elektronischen Gebührenbescheid,
- den »Information Letter«, ein erläuterndes Begleitschreiben, aus dem hervorgeht, wie die Echtheit und Gültigkeit der elektronischen Bescheinigung bestätigt (verifiziert) werden kann.

Die vor dem 1. November 2017 in Papierform ausgestellten Haftungsbescheinigungen behalten ihre Gültigkeit.

¹⁷ Seevericherungsnachweisgesetz vom 4. Juni 2013 (BGBl. I S. 1471,1474) und Seevericherungsnachweisverordnung vom 27. Juni 2013 (BGBl. I S. 1926, 1927).

7. Elektronische Dokumente im Security-Bereich

a) Elektronischer Gefahrenabwehrplan

Das BSH hat ein Muster für einen Elektronischen Gefahrenabwehrplan (eSSP) entwickelt, das von den Reedern für Schiffe unter deutscher Flagge verwendet werden kann. Das Interesse der Reeder an diesem Muster ist allerdings eher gering. Das Muster gilt nur für Schiffe unter deutscher Flagge, die Reeder haben aber Schiffe unter verschiedenen Flaggen und wünschen sich einen Gefahrenabwehrplan, der für alle von ihnen betriebenen Schiffe verwendbar ist. Es ist unklar, ob der jeweilige Flaggenstaat mit der Verwendung eines deutschen Musters einverstanden wäre und wie sich ein deutscher eSSP auf einem fremdflaggigen Schiff bei der Hagenstaatskontrolle auswirkt. Aus deutscher Sicht wäre eine Verwendung auf einem fremdflaggigen Schiff unproblematisch, falls der Gefahrenabwehrplan dann mit den Anforderungen des anderen Flaggenstaates kompatibel ist. Das müsste der Reeder mit dem jeweiligen Flaggenstaat aber selbst klären. Das BSH könnte als Serviceleistung die deutschen Spezifikationen im Plan erkennbar machen, um die Verwendung für andere Flaggen zu erleichtern. Technische Unterstützung (Aktualisierung) durch das BSH gibt es allerdings nur für die deutsche Flagge. Alternativ könnte das BSH für die Editierbarkeit des Gefahrenabwehrplans sorgen, den dann jeder Flaggenstaat für sich ergänzen müsste. Deutschland könnte zu dieser Thematik auch eine Informationsveranstaltung bei der IMO anbieten, um die Position der anderen Flaggenstaaten dazu zu erfahren.

b) Zeugnisse über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes (ISSC)

Die Ausstellung elektronischer Zeugnisse über die Gefahrenabwehr an Bord eines Schiffes¹⁸ (ISSC) ist in Vorbereitung. Die ISSC-Zeugnisse befinden sich noch in der Testphase und sollen ab dem 20. Februar 2018 elektronisch ausgestellt werden.

8. Elektronische Lückenlose Stammdatendokumentation

Die elektronische Lückenlose Stammdatendokumentation ist ebenfalls in Vorbereitung. Die Lückenlose Stammdatendokumentation ist eine an Bord verfügbare Dokumentation über den Werdegang des Schiffes mit konkret vorgeschriebenen Angaben. Sie muss dem von der IMO entwickelten Format entsprechen¹⁹. Nach § 13 Absatz 1 des Flaggenrechtsgesetzes ist für Schiffe unter deutscher Flagge, die Kapitel XI-1 des SOLAS-Übereinkommens²⁰ unterfallen, eine Lückenlose Stammdatendokumentation zu führen. Nach Absatz 2 wird vom BSH eine Bescheinigung über die Lückenlose Stammdatendokumentation ausgestellt, die an Bord mitzuführen ist.

18 SOLAS Kapitel XI-2, ISPS-Code Teil A Regel 19 (International Ship Security Certificate, ISSC).

19 Entschließung der IMO-Vollversammlung A.959(23) (VkB. 2004 S. 414) in der Fassung der IMO-Entschließung MSC.198(80) (VkB. 2008 S. 504).

20 SOLAS Kapitel XI-1 Regel 5 (Continuous Synopsis Record, CSR).

9. Elektronischer Schiffsmessbrief

Schiffsmessbriefe werden bereits heute auf Wunsch als PDF zugesandt. Die Aufnahme in den Zertifikatsserver wird nicht vorrangig betrieben, da Messbriefe in der Regel nicht beständig aktualisiert werden müssen und insofern der Bedarf an elektronischen Messbriefen gering ist. Zu einem späteren Zeitpunkt, etwa ab Anfang 2019 könnten, falls gewünscht, auch Schiffsmessbriefe elektronisch ausgestellt werden. In der nächsten Änderung der Schiffssicherheitsverordnung durch die 18. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung soll das Schriftformerfordernis für einen Antrag auf Schiffsvermessung gestrichen werden, so dass zukünftig die entsprechende Antragstellung problemlos auf elektronischem Weg erfolgen kann.

10. Elektronische Befähigungszeugnisse

Deutschland beabsichtigt zurzeit nicht Befähigungszeugnisse elektronisch bereitzustellen. Bescheinigungen für Seeleute sind aus Gründen des Datenschutzes und nach Regel I/2 Absatz 11 der Anlage zum STCW-Übereinkommen nicht als elektronische Zeugnisse vorgesehen. Außerdem müssen sie, anders als Schiffszeugnisse, persönlich mitgeführt werden, was eine elektronische Version unpraktisch macht. Die Gestaltung von Befähigungszeugnissen in Kartenform dürfte die angemessenere Vereinfachungsvariante sein. Ob und inwieweit die IMO auch hier ein elektronisches Format entwickelt, bleibt abzuwarten.

11. Elektronische Zeugnisse nach dem Seearbeitsübereinkommen

Das Seearbeitszeugnis und die Seearbeits-Konformitätserklärung nach dem Seearbeitsübereinkommen 2006²¹ der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organisation – ILO) gibt es zurzeit nur in Papier. Das Seearbeitsübereinkommen verhält sich zur Frage der elektronischen Zeugnisse inhaltlich neutral. Die ILO hat sich jedoch bisher ablehnend zu elektronischen Zeugnissen geäußert. Im Moment gibt es keine Initiativen zur Digitalisierung im Bereich des Seearbeitsrechts.

12. Elektronisches Seetagebuch

Auf IMO-Ebene wird auch die Ausstellung elektronischer Seetagebücher (elektronisches Logbuch) diskutiert. Bei den deutschen Hafenstaatkontrollen werden z.B. elektronische Öltagebücher auf Schiffen unter der Flagge Liberias anerkannt.

Derzeit gibt es Bestrebungen, elektronische Seetagebücher auch unter deutscher Flagge zu etablieren. Der Dienststelle Schiffssicherheit liegt ein Antrag auf Zulassung eines elektronischen Seetagebuches von einem Software-Anbieter vor; zudem plant auch eine deutsche Reederei die Einführung eines elektronischen Seetagebuches.

Das Schiffssicherheitsgesetz und mehrere auf der Grundlage von § 9 des Seeaufgabengesetzes erlassenen Verordnungen schreiben vor, dass bestimmte Vorkommnisse

21 Gesetz vom 26. Juni 2013 zu dem Seearbeitsübereinkommen, 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 13. Februar 2006 (BGBl. 2013 II S. 763, 765).

in das Schiffstagebuch einzutragen sind. Die Pflicht, ein Schiffs- bzw. Seetagebuch zu führen und die Form, in der das zu geschehen hat, sind in der Schiffssicherheitsverordnung und ihrer Anlage 1 geregelt. Eine Liste der einzutragenden Tatbestände ist im Verkehrsblatt veröffentlicht. Die heute geltende Tagebuchpflicht ist zu einer Zeit eingeführt worden (1998), als es die aktuellen digitalen Möglichkeiten noch nicht gab. Sie ist von der Vorstellung einer Aufzeichnung auf Papier geprägt. In Anlage 1 der Schiffssicherheitsverordnung werden zwar auch »andere Datenträger« und »automatische Aufzeichnungen« erwähnt, es bleibt aber unklar, was damit gemeint ist. Eine rechtliche Grenze für elektronische Seetagebücher ist insbesondere die Vorschrift, dass Eintragungen von den dafür Verantwortlichen unterschrieben werden müssen. Ein Gutachten der Dienststelle Schiffssicherheit hat ergeben, dass es keine praktikable technische Lösung gibt, eine solche Unterschrift auf elektronischem Weg zu leisten. Die Dienststelle Schiffssicherheit schlägt daher vor, auf das Erfordernis einer Unterschrift ganz zu verzichten und stattdessen nur zu verlangen, dass erkennbar sein muss, wer welche Eintragungen vorgenommen hat. Sie verweist dabei auf die elektronischen Fischereilogbücher, die nach EU-Recht (Durchführungsverordnung [EU] Nr. 404/2011) möglich sind. Bei elektronischen Fischereilogbüchern gibt es kein Unterschriften-Erfordernis für den Kapitän.

Das BMVI prüft den Vorschlag der Dienststelle Schiffssicherheit noch. Allerdings haben international die USA bereits signalisiert, dass sie elektronische Seetagebücher derzeit ablehnen. Die Seetagebücher seien, z.B. im Zusammenhang mit der Aufklärung von Umweltkriminalität, zu wichtig, um das System zu schnell zu ändern. Es sei nicht wünschenswert, von einem verpflichtenden System zu einem freiwilligen System zu wechseln. Elektronische Seetagebücher müssten mindestens denselben Standard bieten wie die Seetagebücher in Papierform.

13. Elektronisches Bußgeldverfahren

Für die elektronische Bearbeitung von Ordnungswidrigkeiten sind ebenfalls die rechtlichen Weichen gestellt. Dies betrifft sowohl die elektronische Bearbeitung innerhalb der Behörden als auch das Ausstellen elektronischer Bußgeldbescheide. Das Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) erlaubte schon bisher, elektronische Dokumente, die mit einer elektronischen Signatur versehen sind, bei Behörden oder Gerichten einzureichen (§ 110a OWiG). Den Behörden ist erlaubt, Verfahrensakten elektronisch zu führen (§ 110b OWiG). Behördliche oder gerichtliche Dokumente können als elektronisches Dokument erstellt werden, wenn sie mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehen sind. Die Zustellung zur Staatsanwaltschaft kann auch durch Übermittlung der elektronisch geführten Akte erfolgen (§ 110c OWiG). Auch Akteneinsicht kann durch Übermittlung von elektronischen Dokumenten gewährt werden (§ 110d OWiG). Das OWiG wird durch Artikel 8 und Artikel 9 des Gesetzes zur Einführung der elektronischen Akte in der Justiz und zur weiteren Förderung des elektronischen Rechtsverkehrs geändert. Das OWiG bekommt weitere Datenschutzvorschriften und die §§ 110a ff. OWiG wurden überarbeitet. Die Nutzung elektronischer Akten, elektronischer Formulare und

elektronischer Kommunikation wird weiter gestärkt. Das Datum des Inkrafttretens ist der 1. Januar 2018. Die neuen Vorschriften enthalten eine Verordnungsermächtigung für die Bundesregierung und die Landesregierungen, um elektronische Bußgeldverfahren konkret zu gestalten. Die Bundesregierung kann diese Ermächtigung auf die zuständigen Bundesministerien übertragen. Eine solche Verordnung gibt es derzeit noch nicht. Zunächst muss die Konstituierung der neuen Bundesregierung und deren Initiative abgewartet werden. Ein elektronisches Bußgeldverfahren könnte die Bearbeitung von Ordnungswidrigkeiten bei dem BSH, der Dienststelle Schiffsicherheit und der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) erheblich beschleunigen und damit alle Beteiligten entlasten.

14. Elektronische Funkzeugnisse

Das BSH, das nach Anlage 3 Nummer 6 der Schiffsicherheitsverordnung für die Muster der Seefunkzeugnisse zuständig ist, befindet sich derzeit mit der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Bundesnetzagentur) im Gespräch, um elektronische Funkzeugnisse einschließlich eines einfachen Wegs zu ihrer Verifizierung zu entwickeln.

15. Elektronische Antragstellung

Die Bundesverwaltung arbeitet seit 2013, auch im Zusammenhang mit dem E-Government-Gesetz, an den rechtlichen und technischen Voraussetzungen für die Abwicklung von Verwaltungsverfahren auf elektronischem Weg. Die elektronische Antragstellung ist nach nationalem Recht inzwischen zulässig. Technische Lösungen mit dem Ziel einer direkten Eingabe der Antragsdaten über Datenmasken auf www.deutsche-flagge.de werden zurzeit entwickelt. Elektronische Formulare sind als Eingabemaske bereits vorhanden. Ziel ist die komplett elektronische Abwicklung aller behördlichen Verfahren. Die elektronische Akte und Verfahrensbearbeitung soll in mehreren Zwischenschritten erreicht werden. Die Umstellung der Schifffahrtsdatenbank ist ausgeschrieben, danach stehen schiffsbezogene Daten digital in einer Anwendung zur Verfügung. Der Zeitpunkt der Inbetriebnahme steht noch nicht fest, soll aber auf der Grundlage des E-Government-Gesetzes bis 2020 realisiert sein. Die entsprechende Datenbank mit Webservice soll in diesem Jahr (2018) zur Verfügung stehen.

Außerdem wird geprüft, ob ergänzend die relevanten Rechtstexte in deutscher und englischer Sprache digital verfügbar gemacht werden sollten. Wegen fehlender Übersetzungskapazitäten ist es im Augenblick noch schwierig, deutsche Rechtstexte in englischer Sprache zur Verfügung zu stellen.

16. Elektronisches Schiffsregister

Die Idee, die Schiffsregister elektronisch zu führen, ist schon recht alt. Entsprechende Initiativen hat es bereits vor mehr als zehn Jahren gegeben. Im Jahr 2006 hatte der Verband Deutscher Reeder (VDR) sich deshalb bereits an den Hamburger Justizsenator gewandt, aber eine ausweichende Antwort erhalten. Zurzeit werden

die Verfahren bei den Amtsgerichten schriftlich in Papier abgewickelt. Die für die Angaben über die Eigentums- und sonstigen Rechtsverhältnisse an einem Schiff erforderlichen Urkunden und Dokumente sind im Original vorzulegen. Eine Umstellung dieses Verfahrens auf eine elektronische Abwicklung ist notwendig, damit Eintragungen ins Schiffsregister schneller, einfacher und auch vom Ausland aus veranlasst werden können. Die bundesrechtlichen Voraussetzungen dafür sind seit der Änderung des E-Government-Gesetzes und der Schiffsregisterordnung im Juli 2017 vorhanden. Nun liegt es an den Ländern, elektronische Registerverfahren bereitzustellen. Die norddeutschen Länder hatten schon bei der 8. Nationalen Maritimen Konferenz 2013 angekündigt, die Schiffsregister weiter modernisieren zu wollen. Mittelfristig sollte eine Digitalisierung der Schiffsregister und die Umstellung auf den elektronischen Rechtsverkehr erreicht werden. Möglicherweise können dabei die Erfahrungen mit dem elektronischen Handelsregister und dem elektronischen Grundbuch genutzt werden. Hamburg hat z. B. ein automatisches Grundbuchabrufverfahren, das online erledigt werden kann. Das elektronische Grundbuch ist dort flächendeckend eingeführt. Außerdem gibt es ein gemeinsames Registerportal der Länder für Handels-, Genossenschafts-, Partnerschafts- sowie zum Teil Vereinsregister. Es ist an der Zeit, auch bei dem elektronischen Schiffsregister weiterzukommen.

17. Elektronische Transportdokumente

Elektronische Dokumente werden auch im Handelsrecht diskutiert. Nach Angaben des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV) tut sich bei diesem Thema im Moment einiges, wenn auch die konkreten Regelungen noch nicht absehbar sind. Die Vierte Bremer Konferenz zum Maritimen Recht am 23. und 24. November 2017 in Bremen hatte das Thema »Digitale Transportdokumente in der Seefracht und in der Supply Chain – Voraussetzung der Logistik 4.0«. Die Konferenz beschäftigte sich mit den Transportdokumenten, Frachtbriefen und Konnossementen, die traditionell in Papierform erstellt werden. Deren Digitalisierung ist zwar technisch möglich und hätte ein großes Einsparungspotential, aber bisher ist ihre Digitalisierung weder juristisch noch kaufmännisch gewollt. Die Konferenz stellte die Frage, welche Ansätze es zur Schaffung und Weitergabe digitaler Frachtdokumente geben kann. Die Vorträge der Konferenz hatten die Themen

- Transportdokumente in der Seefracht und deren Bedeutung für den Frachtvertrag und den internationalen Handel,
- Überlegungen zur Digitalisierung der Seefrachtpapiere in der Logistikkette,
- Digitale Transportdokumente aus der Sicht des BMJV,
- Der digitale CMR-Frachtbrief – Transfollow,
- Ansätze und Probleme bei der Digitalisierung in der Seeschifffahrt.

Es wird interessant sein zu verfolgen, inwieweit elektronische Transportdokumente im Handelsrecht Fuß fassen werden.

18. Harmonisierungsbestrebungen der EU

Die Digitalisierung der öffentlichen Verwaltung wird auch im Rahmen der Europäischen Union für unerlässlich gehalten, um die gegenwärtigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Herausforderungen zu bewältigen. Die EU-Kommission und die EU-Mitgliedstaaten haben in der Vergangenheit die elektronischen Behördendienste (E-Government) anhand von eGovernment-Aktionsplänen gefördert und nationale eGovernment-Strategien angeregt. Der »EU-eGovernment-Aktionsplan 2016 – 2020 – Beschleunigung der Digitalisierung der öffentlichen Verwaltung«²² enthält die Grundsätze der Barrierefreiheit, Offenheit und Transparenz sowie des Datenschutzes und der Cybersicherheit. Im Rahmen des Aktionsplanes werden E-Government-Veranstaltungen organisiert; im ersten Halbjahr 2018 soll eine Zwischenbewertung erfolgen. Am 6. Oktober 2017 hat auf Einladung der estnischen Ratspräsidentschaft in Tallinn eine E-Government-Konferenz stattgefunden. Die Tallin Erklärung zum E-Government²³ stellt den Bezug zum EU-eGovernment-Aktionsplan 2016 – 2020 her und enthält eine Reihe von politischen Zielen. Die Teilnehmerstaaten verpflichten sich zur Digitalisierung der öffentlichen Verwaltung. Alle Bürger und Unternehmen sollen die Möglichkeit erhalten, falls gewünscht, mit der Verwaltung digital zu interagieren. Neue Dienste sollen baldmöglichst entsprechend ausgestaltet werden. Der Aufwand in den Verwaltungsverfahren soll dadurch reduziert werden, dass bei den Behörden bereits vorhandene Daten auch in neuen Zusammenhängen automatisch genutzt werden. Die Erreichbarkeit der Verwaltung auf Behördenwebseiten und Apps soll verbessert werden. Zusammengefasst findet sich dies in den »User-centricity principles for design and delivery of digital public services«. Weitere Aktivitäten sind für die kommenden Jahre geplant.

Der EU-Rat hat die Anregungen aufgenommen und Ratsschlussfolgerungen zur Digitalisierung im Verkehr formuliert. Ziel ist es, den Einsatz digitaler Technologien im Verkehrssektor weiter voranzutreiben und noch bestehende Hemmnisse zu beseitigen. Der Verkehrsministerrat soll die Ratsschlussfolgerungen am 5. Dezember 2017 verabschieden.

Die EMSA hat in ihrem Programm 2018 – 2020 ebenfalls mehrere Punkte aus dem Bereich elektronische Kommunikation und Digitalisierung identifiziert. Für 2018/2019 ist eine neue Version vom SafeSeaNet geplant. Der Datenaustausch der am Seeverkehr Beteiligten soll auf einer harmonisierten Basis ausgebaut und verbessert werden. Die EMSA möchte Prototypen für ein European Single Window und ein eManifest als Pilotprojekt zur Vereinfachung und Vereinheitlichung der Meldeverpflichtungen entwickeln. Weiter soll THETIS, das von der EMSA entwickelte und betriebene EU-Informationssystem, das auch als Überprüfungsdatenbank nach Artikel 24 der RL 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle genutzt wird, weiter ausgebaut werden. Es soll 2018 im Zusammenhang mit der Überarbeitung der

22 Doc. 8097/16 + COR 1 + ADD 1 + ADD 2.

23 https://www.eu2017.ee/sites/default/files/2017-10/Tallin_eGov_declaration.pdf.

Hafenstaatkontrollrichtlinie angepasst und zur Nutzung durch Flaggenstaatbehörden erweitert werden.

Zum Thema »Digitale Transportdokumente« ist ebenfalls für 2018 eine EU-Initiative geplant, die verkehrsträgerübergreifend die Diskussion dazu anstoßen soll.

19. Ausblick

Der weitere Fortschritt bei der Digitalisierung der Verwaltung und einem umfassenden E-Government in der Schifffahrt ist von einer Reihe von Rahmenbedingungen abhängig. Zunächst benötigt die Nutzung neuer Techniken eine stabile und dauerhafte Finanzierung im Bund und in den Ländern. Diese muss ergänzt werden durch eine angemessene Personalausstattung. Dabei werden sowohl IT-Fachleute zur Entwicklung und Betreuung elektronischer Lösungen als auch fortlaufende Schulungen des übrigen Personals benötigt. Es ist sicherzustellen, dass alle Modernisierungsschritte von den Beschäftigten und den Nutzern akzeptiert und gewünscht sind. Dabei ist auch auf einen angemessenen Datenschutz zu achten, der die Nutzung der elektronischen Medien angstfrei möglich macht. Technische Störungen, die immer auftreten können, sind mit zu bedenken und zu managen. Da der Prozess sehr dynamisch ist, ist darauf zu achten, dass er nicht zu unübersichtlich wird und möglichst harmonisiert abläuft, um neue Hindernisse in der Kommunikation Staat, Unternehmen und Bürger zu vermeiden.

Svante Einarsson
Senior Cyber Security Advisor, DNV GL SE, Hamburg

In diesem Paper werden die Entwicklungen im Bereich Cyber Security in der maritimen Wirtschaft dargestellt und Vorschläge zur weiteren Vorgehensweise gemacht.

Die Sicherheit in der Schifffahrt hängt heute in hohem Maße von Datenverarbeitungssystemen ab. Bei diesen Systemen wird unterschieden zwischen Systemen, die der reinen Informationsverarbeitung (Information Technology, IT) dienen, sowie Systemen, die für den Betrieb (Operation Technology, OT) erforderlich sind. Zu den IT-Systemen gehören beispielsweise Netzwerke, E-Mail Systeme, elektronisch zugreifbare Handbücher und Zertifikate aber auch Informationen über den Charterer und die Ladung. Risiken im Zusammenhang mit IT-Systemen betreffen im Wesentlichen finanzielle Aspekte sowie die Reputation des Unternehmens. Zu den OT-Systemen zählen im Schiffsbetrieb Navigationssysteme wie z.B. das *Electronic Chart Display and Information System* (ECDIS) oder das *Global Positioning System* (GPS) und Steuerungssysteme des Schiffes selbst, z.B. für die Maschinensteuerung oder dynamische Positionierung. Die Risiken durch Beeinflussung der OT-Systeme betreffen neben obigen Aspekten insbesondere das menschliche Leben, Eigentum, die Sicherheit des Verkehrs und die Umwelt.

Die Anzahl der Schadprogramme im Bereich der IT-Systeme hat sich in den letzten zehn Jahren von einigen wenigen Programmen hin zu einer alltäglichen Bedrohung entwickelt, mit steigender Tendenz. Auch Angriffe auf OT-Systeme im industriellen Bereich haben in den letzten Jahren deutlich zugenommen, ein bekanntes Beispiel hierfür ist der Computerwurm ›*Suxnet*‹, der im Jahr 2010 iranische Urananreicherungsanlagen lahmgelegt hat. In der maritimen Wirtschaft traten in der Vergangenheit ebenfalls Fälle unterschiedlicher Angriffe sowohl auf IT- als auch auf OT-Systeme auf: Infizierte ECDIS Kartenaktualisierungen ließen die ECDIS Systeme zweier Massengutschiffe ausfallen. Eine Software zur Erpressung von Lösegeld (Ransomware) auf einem Computer der Schiffsführung führte zum Ausfall der Hauptschaltanlage und in der Folge zum Verlust der Einsatzfähigkeit des betroffenen Schiffes für mehrere Tage. Des Weiteren gab es erfolgten Versuche des Abfangens von Zugangsdaten an Bord sowie Angriffe auf landseitige Server mit der Konsequenz der Beeinflussung von schiffsseitigen Systemen. Aktuelle Beispiele aus dem Jahr 2017 sind insbesondere der Fall des Trojaners *NotPetya*, verbunden mit hohen finanziellen

Verlusten einer großen Reederei, die zeitweilige Übernahme der Kontrolle über die Navigationssysteme eines 8.250 TEU-Schiffes eines deutschen Eigners sowie die Manipulation von GPS Signalen im Schwarzen Meer, die eine ganze Flotte von Schiffen betraf.

Aus der zahlenmäßigen Entwicklung der Angriffe während der letzten Jahre sowie dem bereits sichtbaren wirtschaftlichen und potentiellen gesellschaftlichen Konsequenzen in Form von Umwelt- und Personenschäden lässt sich ein hoher Handlungsbedarf hinsichtlich eines verpflichtenden Schutzes von IT- und OT-Systemen ableiten. Dieser wurde bereits von der *International Maritime Organization* (IMO), der EU, verschiedenen Ländern sowie weiteren im maritimen Umfeld tätigen Stakeholdern erkannt und teilweise umgesetzt. Die IMO hat im Rahmen des *International Safety Management-* (ISM) und des *International Ship and Port Facility Security Codes* (ISPS) allgemein die Berücksichtigung und Bewertung aller, die Sicherheit des Schiffes, der Besatzung und der Umwelt, betreffenden Risiken verpflichtend eingefordert. Auf der 98sten Sitzung des Maritime Safety Committee (MSC) der IMO wurde die Berücksichtigung von Cyber Security als Teil der existierenden ISM- und ISPS-Codes gefordert. Flaggenstaaten werden aufgefordert sicherzustellen, dass Cyber Security spätestens nach dem 1. Januar 2021 angemessen in Sicherheitsmanagementsystemen berücksichtigt werden soll. Dabei sieht sich die IMO mehr in der Rolle des Beobachters und Vermittlers im bevorstehenden Entwicklungsprozess. So heißt es im Assembly Resolution A.1110(30) für die Periode 2018 bis 2023 seitens der IMO:

»Shipping operations are increasingly dependent on electronics and digital technologies and as such are exposed to cyber risks. The Organization will continue to monitor the issue and encourage a cooperative approach among Member States and stakeholders.«
Vgl. A30/Res. 1110 S. 7 SD 5 Nr. 28

Der Verband der größten Klassifikationsgesellschaften, die *International Association of Classification Societies* (IACS) ist seit 2016 dabei, Anforderungen für Cyber Systeme zu entwickeln.

Problematisch für die Entwicklung eines umfassenden Schutzkonzeptes vor Cyber Angriffen ist insbesondere auch der uneinheitliche nationale, europäische und internationale Regelungsraum.

Die EU Richtlinie 2016/1148 zur Gewährleistung eines hohen gemeinsamen Sicherheitsniveaus von Netz- und Informationssystemen in der Union etwa ist anwendbar auf Häfen, jedoch nicht auf Schiffe. Die Verordnung 2016/679 zum Schutz personenbezogener Daten hingegen ist ab Mai 2018 auf Schiffe anzuwenden.

In Deutschland ist seit Juli 2015 das IT-Sicherheitsgesetz in Kraft. Es soll in Verbindung mit dem BSI-Gesetz die Sicherheit sogenannter »kritischer Infrastrukturen« – IT-Systeme mit hoher Bedeutung für Wirtschaft, Staat und Gesellschaft erhöhen. Darunter fallen Bereiche wie die Strom- und Wasserversorgung, Transport und Verkehr, vgl.1. VO zur Änderung der Kritis-VO vom 31. Mai 2017. Dabei sieht die Pflicht nach dem BSI- Gesetz das *Treffen von angemessenen organisatorischen und technischen Vorkehrungen zur Vermeidung von Störungen der IT-Systeme, Komponenten*

oder Prozesse nach »Stand der Technik« (hier: die branchenspezifische Mindestanforderungen) vor. Allerdings erstreckt sich auch hier der Anwendungsbereich, dem Wortlaut nach, nur auf die Landsysteme und Hafenanlagen, nicht auf Schiffe. Noch ungeklärt ist auch die Frage, wie z.B. entsprechende Gesamtsysteme wie beispielsweise Fernüberwachung oder Fernsteuerung von einzelne OT Systeme einzuordnen sind.

Auch andere bedeutende Akteure haben das Thema auf Ihre Agenda gehoben. In den letzten Jahren haben viele Staaten nationale Regelungen, Empfehlungen (best practices), etc. eingeführt und veröffentlicht; so fordert z.B. die US Coastguard seit 2016 die Meldung von Cyber Security Vorfällen. Wie auch in anderen Wirtschaftsbereichen ist es schwierig im maritimen Bereich eine genaue und zeitgerechte Übersicht über Cyber Attacken zu bekommen, da betroffene Unternehmen erlittene Attacken aus Sorge um ihre Reputation und Nachahmern nicht gerne öffentlich machen.

Über die staatlichen Organisationen hinaus unterstützen auch weitere beteiligte Parteien die Aufstellung von Anforderungen bezüglich Cyber Security. Das *Oil Companies International Maritime Forum* (OCIMF), ein Zusammenschluss von großen Ölkonzernen, im Rahmen des *Tanker Management and Self Assessment* (TSMa) No. 3 und *Rightship*, ein wirtschaftliches- und technisches Bewertungsunternehmen in Maritimen Bereich, z. B. berücksichtigen Cyber Security in dem von ihr veröffentlichten *Inspection and Assessment Report for Dry Cargo Ships*. Der *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO), eine internationale Schifffahrtsorganisation, gab gemeinsam mit weiteren maritimen Organisationen *The Guidelines on Cyber Security onboard Ships* heraus.

Die Anforderungen zum Beispiel der IMO geben zwar vor was zu berücksichtigen ist, enthalten häufig jedoch keine Empfehlungen zur konkreten Umsetzung. Die Lücke zwischen Anforderung und Implementierung wird beispielsweise gefüllt von der *Recommended Practice, Cyber security resilience management for ships and mobile offshore units in operations* des DNV GL, der größten Klassifikationsgesellschaft für Schiffe. Darin wird empfohlen Cyber security auf drei Säulen basieren zu lassen: Dem Menschen (z.B. durch Training), Prozessen (u.a. durch Managementsysteme) und der technischen Umsetzung (z.B. durch das Systemdesign). Nur durch das Zusammenspiel aller drei Säulen kann ein umfassender Schutz erzielt werden. Die Sicherstellung der Systemsicherheit bedarf eines Prozesses der kontinuierlichen Verbesserung im Sinne folgender Sequenz: Bewertung der Situation → Verbesserung → Überprüfung. Die vorhandenen Methoden zur Gewährleistung eines hinreichenden physikalischen Sicherheitsniveaus im maritimen Umfeld sind erprobt und anerkannt. Diese gewohnten Methoden sollten von der schiffsbezogenen Umgebung auf die informationstechnische Umgebung übertragen werden.

Wichtig wäre ein ausgewogenes Verhältnis von Systemsicherheit, gewährleistet z.B. durch Softwareaktualisierungen, sowie der Vermeidung von Integrationsproblemen und Systemausfällen durch Unverträglichkeiten der Systemumgebung mit solchen Aktualisierungen. Darüber hinaus darf die Anwendbarkeit eines Systems

nicht durch zu hohe Sicherheitsanforderungen behindert werden. Die Bewertung des Verhältnisses zwischen Cyber Security und Anwenderfreundlichkeit kann analog zum bekannten ALARP (As-Low-As-Reasonably-Practicable)-Prinzip durchgeführt werden.

Basierend auf den oben beschriebenen Entwicklungen sowie dem Stand der Reaktionen darauf kann eine Reihe von Empfehlungen für das zukünftige Vorgehen abgegeben werden:

- Intensivierung der Zusammenarbeit auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene
 - Analyse des derzeitigen Standes des Cyber Security Status an Land und auf See in Deutschland
- Befördern des Themas ›Cyber Security‹ auf höchste Priorität in der IMO
- Einführung funktional bestimmter Cyber Security Anforderungen durch die IMO, d.h. Vermeidung regelbasierter, starrer Erfordernisse. Solche würden aufgrund der schnellen Entwicklung in diesem Bereich zu häufigen Änderungen führen.
- Verpflichtung der Schifffahrtsbranche zur Meldung von Cyber security Zwischenfällen im Bereich deutscher Hoheitsgewässer. Kontinuierliche Weitergabe der gewonnenen Erkenntnisse an die Industrie.
- Ausdehnung der Anwendung des oben genannten IT-Sicherheitsgesetzes auf Schiffe um die Häfen als kritische Infrastruktur zu schützen. Eine ganzheitliche Betrachtung der Häfen als kritische Infrastruktur muss die Schiffe einbeziehen (ein manövrierunfähiges Schiff in einer Hafenzufahrt könnte etwa einen kompletten Hafen stilllegen).

Eigentum und Nutzungsrechte an Daten?

Dr. Nicoletta Kröger
Rechtsanwältin, CORVEL LLP, Hamburg

I. Einleitung

Technologien zur Erhebung, Versendung, Speicherung, Analyse und anderweitigen Verarbeitung von Daten sind in den letzten Jahren immer weiter fortentwickelt worden. Dabei beschleunigt sich die Fortentwicklung beständig; sie nimmt ein nahezu exponentielles Wachstum an. Von dieser Entwicklung ist die maritime Wirtschaft gleichermaßen betroffen wie andere Branchen. Auch sie bringt eine Vielzahl von neuen Produkten, Dienstleistungen und Anwendungen in allen Bereichen hervor.

Angetrieben wird diese Entwicklung von dem steigenden wirtschaftlichen Nutzen und Wert von Daten. Immer mehr Daten werden beispielsweise zur Steigerung von Effizienz und Wirtschaftlichkeit, zur Steuerung von Abläufen, zur Entwicklung neuer Produkte und Dienstleistungen sowie zur Optimierung schon bestehender Produkte und Dienstleistungen generiert und verwendet. Daten geltend als das »*Öl des 21. Jahrhunderts*«. Immer dort aber, wo es um wirtschaftliche Werte geht, stellt sich die Frage nach dem Erfordernis und gegebenenfalls der Ausgestaltung eines rechtlichen Rahmens zur Regelung von Nutzungsrechten dieser wirtschaftlichen Werte.

Im Folgenden wird daher zunächst die derzeit geltende Rechtslage im Hinblick auf Daten und Datenverarbeitung dargestellt. Anschließend wird die Frage erörtert, ob ein Erfordernis besteht, ein Nutzungsrecht oder ein »Dateneigentum« zu schaffen. Dem schließen sich Überlegungen für eine mögliche zukünftige Schaffung und Ausgestaltung entsprechender Rechte an.

II. Die geltende Rechtslage

Derzeit gibt es – soweit der Verfasserin ersichtlich – keine Rechtsordnung, die ein eigentumsähnliches Recht explizit an Daten regelt. Die Begriffe des Eigentums oder des eigentumsähnliches Rechts meinen dabei, dass eine absolute, gegenüber

jedermann geltende Rechtsposition besteht, die dem Berechtigten die Möglichkeit gibt, ausschließlich über die Nutzung des Rechtssubjektes und damit zugleich über den Ausschluss anderer von der Nutzung zu bestimmen. Auch die deutsche, nationale Rechtsordnung sieht ein solches eigentumsähnliches Recht bisher nicht vor. Die Regelungen zum Eigentum, insbesondere §§ 903 ff. BGB, finden unmittelbar keine Anwendung. Denn der Eigentumsbegriff knüpft an die »Sache« im Sinne eines körperlichen Gegenstandes an. Daten sind demgegenüber ersichtlich keine körperlichen Gegenstände.

Allerdings gibt es in verschiedenen Gesetzen einzelne Regelungen im Zusammenhang mit der Verarbeitung von Daten. Beispiel hierfür sind das Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) und die Landesdatenschutzgesetze (LDSG). Zweck der Datenschutzgesetze ist es, das Persönlichkeitsrecht von natürlichen Personen gegen bestimmte Eingriffe zu schützen. Damit ordnet es dem Einzelnen aber kein absolutes, umfassendes Recht zu, über seine Daten zu verfügen; vielmehr schützt es lediglich gegen abschließend bestimmte Eingriffe. Zudem finden die Datenschutzgesetze keine Anwendung im Verhältnis zwischen Unternehmen; es schützt also nicht-personenbezogene Daten, beispielsweise etwa von einem Sensor auf einem Schiff generierte und nicht im Zusammenhang mit der Crew stehende Daten, nicht.

Ferner regeln §§ 87a ff. UrhG den Schutz des Datenbankherstellers. Nach § 87b Abs. 1 S. 1 UrhG hat der Datenbankhersteller das ausschließliche Recht, die Datenbank insgesamt oder einen nach Art oder Umfang wesentlichen Teil der Datenbank zu vervielfältigen, zu verbreiten und öffentlich wiederzugeben. § 87c UrhG ordnet bestimmte Ausnahmen von diesem Schutz an. Der Gesetzgeber bezweckte mit diesen Regelungen den Schutz der wirtschaftlichen Investition in Datenbanken. Daten als solche sind von diesen Regelungen nicht geschützt.

Des Weiteren kann das Wettbewerbsrecht Daten vor unzulässigen Eingriffen Dritter schützen. Das ist dann der Fall, wenn es sich bei den betreffenden Daten um Geschäfts- oder Betriebsgeheimnisse handelt.

Auch das Strafgesetzbuch enthält einzelne Regelungen zum Schutz von Daten. So stellt § 202a StGB das unberechtigte Verschaffen eines Zugangs zu Daten, die gegen unberechtigten Zugang besonders gesichert sind, unter Strafe. Nach § 303a StGB wird bestraft, wer Daten rechtswidrig löscht, unterdrückt, unbrauchbar macht oder verändert.

Vertreten wird ferner, dass Daten unter die Rechte im Sinne des § 823 Abs. 1 BGB fallen. Folgt man dieser Auffassung ist die Konsequenz daraus, dass ein Eingriff in Daten, durch den diese gelöscht oder verändert werden, Schadensersatzansprüche auslösen kann.

Anhand des vorstehend Gesagten wird ersichtlich, dass die derzeitige Gesetzeslage Daten nur ausschnittsweise schützt: Es existieren lediglich punktuell Rechte zur Abwehr genau bestimmter Zugriffe oder Verwendungsweisen von Daten, nicht aber ein umfassendes Nutzungsrecht oder ein eigentumsähnliches Recht.

III. Erfordernis für ein Datennutzungsrecht oder Dateneigentum?

In Anbetracht der vorstehenden Analyse stellt sich die Frage, ob ein Erfordernis für ein Datennutzungsrecht bzw. ein eigentumsähnliches Recht besteht. Die Überlegungen in Rechtsliteratur, Politik und Wirtschaft lassen sich grob in zwei Strömungen unterteilen: jene, die die Schaffung eines eigentumsähnlichen Rechts befürworten und jene, die ausschließlich schuldrechtliche, das heißt vertragliche Regelungen befürworten.

Gegen das Bestehen eines Bedürfnisses für ein eigentumsähnliches Recht wird unter anderem argumentiert, dass die Absicherung von Daten und den auf Daten basierenden Produkten und Dienstleistungen hinreichend durch vertragliche Regelungen hergestellt werden könne. »*Vorschnelle statische Zuordnungen*« könnten unter Umständen innovationshemmend wirken¹. Ferner sei eine Fragmentierung des internationalen Marktes zu befürchten, wenn der deutsche oder europäische Gesetzgeber Regelungen treffen würde, andere Rechtsordnungen aber nicht². Ohnehin sei es schwierig, ein eigentumsähnliches Recht an Daten faktisch durchzusetzen, da eine physische Kontrolle über Daten nicht hinreichend möglich sei³. Daher müsse die Kontrolle letztlich mit technischen Mitteln, nicht über gesetzliche Regelungen, hergestellt werden⁴. Es genüge und sei sinnvoller, wenn die Rechte an Daten vertraglich festgelegt würden. Der Markt werde sich selbst regulieren⁵.

Dem wird entgegengehalten, dass gerade das Vorhandensein von gesetzlichen Regelungen Investitionsanreize schaffen würde. Überdies gehe es auf einem Markt stets auch um Fairness, das heißt im Zusammenhang mit Daten um die Fairness bei Geschäften mit Daten, seien sie personenbezogen oder nicht⁶. Eine Fairness werde durch ein eigentumsähnliches Recht am ehesten hergestellt. Ein »Wilder Westen« im Markt mit Daten müsse verhindert werden.

Einigkeit dürfte wohl dahingehend bestehen, dass Innovationen der Sicherheit und Verlässlichkeit einschließlich der Rechtssicherheit bedürfen. Nur wenn diese gewährleistet sind, wird langfristig in Innovationen investiert werden. So wünschen sich auch die Vertreter der Auffassung, dass es eines eigentumsähnlichen Rechts derzeit nicht bedürfe, eine rechtssichere Grundlage⁷. Gleichzeitig gehen sie davon aus, dass die Schaffung einer rechtssicheren Grundlage im Wege der Rechtsfortbildung nicht wünschenswert sei⁸. Ein vollständig unregulierter Markt wird allerdings nicht

1 Schlinkert, Industrie 4.0 – wie das Recht Schritt hält, ZRP 2017, 222, 224.

2 Schlinkert, a.a.O.

3 Wiebe, Protection of industrial data – a new property right for the digital economy?, GRUR Int. 2016, 877, 883.

4 Wiebe, a.a.O.

5 Schlinkert, a.a.O.

6 Zech, Rechtsrahmen für eine Datenwirtschaft im digitalen Binnenmarkt, GRUR 2015, 1151, 1153.

7 Schlinkert, a.a.O., Seite 223.

8 Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. zusammen mit Noerr Rechtsanwälte, Industrie 4.0 – Rechtliche Herausforderungen der Digitalisierung, Seite 11.

dauerhaft Verlässlichkeit und Rechtssicherheit bieten. Wie bereits jetzt im Hinblick auf den Markt für personenbezogene Daten erkennbar ist, treibt ein unregulierter Markt Blüten, die zum Vertrauensverlust und Rückzug von Kunden und potentiellen Kunden führt. Es ist zudem vorhersehbar, dass es mit etwas zeitlicher Verzögerung zur technologischen Entwicklung auch zu einer ständig zunehmenden Anzahl von Rechtsstreitigkeiten kommen wird. Diese Rechtsstreitigkeiten werden bis zur Schaffung einer spezifischen Gesetzeslage zwangsläufig im Wege der Rechtsfortbildung entschieden werden (müssen). In Anbetracht der Vielzahl von Gerichten nicht nur in Deutschland sondern Europa- und weltweit wird es zu unterschiedlichsten Entscheidungen zu gleichgelagerten Sachverhalten kommen. Die Rechtslage wird durch Rechtsfortbildung daher zunächst unsicherer statt sicherer.

Auch überzeugt das Argument nicht, es sei wegen der »Flüchtigkeit« von Daten schwierig, ein eigentumsähnliches Recht an Daten letztlich durchzusetzen. Die Befürchtung ist sicherlich berechtigt. Allerdings kann die daraus gezogene Konsequenz nicht sein, dass man deshalb von vorneherein kapituliert und von der Schaffung von Recht absieht.

Ebenso ist es zwar richtig, dass der Schutz von Daten (auch) durch technische Mittel erfolgen muss. Allerdings kann auch die Technik keinen umfassenden Schutz gewährleisten, weshalb sie alleine keinen hinreichenden Schutz gewährt. Das gilt insbesondere für die Fälle, in denen der Berechtigte Daten aus seinem alleinigen Machtbereich herausgibt; in diesen Fällen verliert er die Kontrolle über die Daten; die Technik ermöglicht eine sehr leichte Weitergabe an eine beliebige Zahl von Personen und jede andere Verarbeitung, ohne dass der Berechtigte hiervon Kenntnis erlangt und ohne dass er dies – selbst bei Kenntnis – verhindern könnte. Technischer Schutz kann daher immer nur flankierend zum Recht bestehen; er kann dabei unterstützen, dass die Rechte an den Daten möglichst ausschließlich von dem Berechtigten und nur in rechtmäßiger Art und Weise verarbeitet werden. Das Bestehen der Kenntnis von der Rechtslage, namentlich davon, wer Berechtigter ist und welche Berechtigungen bestehen, ist hierfür jedoch Voraussetzung – und zwar auch für die Anwendung von technischen Schutzvorkehrungen. Ohne dass Rechte einzelnen Personen oder Unternehmen zugeordnet sind, ist nicht einmal mit hinreichender Sicherheit erkennbar, wer eigentlich welche Daten vor wem bzw. vor welcher Verarbeitung schützen darf. Gleiches gilt für vertragliche Regelungen: ohne dass feststeht, wer Berechtigter ist, können vertragliche Regelungen nicht verlässlich vereinbart werden; es verbleibt die Möglichkeit, dass eine andere Person bzw. ein anderes Unternehmen behauptet, der tatsächlich Berechtigte zu sein. Vertragliche Regelungen, die von Nichtberechtigten vereinbart werden, sind bestenfalls unwirksam, schlechtestenfalls stellen sie ihrerseits einen widerrechtlichen Eingriff in die Rechte des tatsächlich Berechtigten dar.

Entscheidend ist, dass sich die Verwendung von Daten am Rechtsempfinden ausrichten muss: Voraussetzung für Datenverarbeitungen, Produkte und Dienstleistungen im Zusammenhang mit Daten ist deren Akzeptanz, die auf Rechtsempfinden beruht. Ohne eine allgemeine Akzeptanz wird die technologische Entwicklung

auf absehbare Zeit nicht mehr in gleicher Weise möglich bleiben, wie sie es derzeit ist. Die Einräumung von Datenerhebungs- und -verwertungsmöglichkeiten würde beschränkt, ginge die Akzeptanz verloren. Nicht zuletzt die derzeitige Diskussion um das Für und Wider und die richtige Art und Weise des Schutzes von Daten für den jeweils Berechtigten zeigt gerade, dass ein Bedürfnis nach der Zuordnung von Rechten an Daten besteht. Wie eingangs ausgeführt, besitzen Daten einen erheblichen wirtschaftlichen Wert. Indes ist es das Selbstverständnis der westlichen Marktwirtschaften, dass alle wirtschaftlichen Werte eine gesetzliche Zuordnung erfahren. Das betrifft das Eigentum an Sachen. Das betrifft aber genauso andere, unter Umständen nicht in einer Sache verkörperte Werte wie beispielsweise geistiges Eigentum, schuldrechtliche Ansprüche, Gesellschaftsbeteiligungen usw. Die Argumentation, vertragliche und technische Regelungen zum Schutz vor Eingriffen Dritter würden genügen, ließe sich ausnahmslos auf alle gesetzlich geregelten Vermögensgegenstände anwenden: auch das Eigentum an einer Sache beispielsweise ließe sich ohne gesetzliche Regelung rein faktisch genauso schützen, wie es für Daten vorgeschlagen wird, nämlich indem der Berechtigte die Sache einer technischen Sicherung für Daten gleichkommend nicht aus der Hand gibt. Das entspricht jedoch nicht dem allgemeinen Rechtsempfinden und dem Bedürfnis nach wirtschaftlichem Austausch. Es ist nicht ersichtlich, dass das Rechtsempfinden bei anderen, neuen Vermögenswerten wie Daten grundlegend unterschiedlich sein sollte. Daher besteht die klare Notwendigkeit zur Schaffung einer gesetzlichen Grundordnung und eines gesetzlichen absoluten, also exklusiven Datennutzungsrechtes oder eines »Dateneigentums«.

IV. Überlegungen zu einem zukünftigen Rechtsrahmen

Im Hinblick auf die Schaffung eines zukünftigen Rechtsrahmens werden verschiedene Ansätze und regelungsbedürftige Punkte diskutiert. Wichtig wird sein, dass ein zukünftiger Rechtsrahmen die verschiedenen Interessen der Marktteilnehmer angemessen ausbalanciert. Dazu werden diverse Punkte zu bedenken sein.

Ein wesentlicher, im Rahmen eines zukünftigen Datennutzungsrechtes zu regelnder Punkt ist die *Inhaberschaft* eines solchen Rechts, also die Zuordnung der Rechte an den Daten zu einer natürlichen oder juristischen Person. Diesbezüglich wird verschiedentlich auf den Skripturakt der Daten abgestellt: der Erzeuger, der durch Eingabe oder Ausführung eines Programms Daten erstellt, soll Berechtigter an den Daten sein⁹. Ob hiernach eine klare Zuordnung in allen denkbaren Situationen möglich ist, erscheint zweifelhaft. Beispielsweise dann, wenn die Daten automatisch ohne eine gesonderte Aktivität, Willensentschluss und/oder Kenntnis generiert werden, stellt sich die Frage, wer der Erzeuger dieser Daten ist. Dies könnte der

9 Hoeren, Dateneigentum – Versuch einer Anwendung von § 303a StGB im Zivilrecht, MMR 2013, 486, 487.

Produzent des die Daten generierenden Sensors, Chips oder ähnlichem genauso sein wie der Hersteller der Maschine oder Anlage, in die der die Daten generierende Sensor, Chip oder ähnlich eingebaut ist oder auch diejenige Person, die die Maschine oder Anlage in Betrieb nimmt usw. Eindeutiger und leichter wäre es, die Rechte an Daten dem Eigentümer der die Daten generierenden (nicht speichernden) Technologie zuzuordnen. Das Datennutzungsrecht oder Dateneigentum würde dann dem Eigentum an der die Daten generierenden Technologie folgen.

Ebenso müsste der *Schutzgegenstand* geregelt werden. Dahinter verbirgt sich die Frage, wie ein »Datum« zu definieren ist. In Betracht kommt zum Beispiel eine semantische Definition. Danach ist ein Datum die enthaltene Information, nicht die Binärzahl (»0« und »1«). Richtigerweise sollte indes eine syntaktische Definition angewandt werden, wonach ein Datum unabhängig von seinem Inhalt eine maschinenlesbar kodierte Information im Sinne von Binärzahlen ist¹⁰.

Zu überlegen wäre des Weiteren, ob inhaltliche oder zeitliche *Schranken* für das Datennutzungsrecht vorgesehen werden sollten. Inhaltliche Schranken wären im Hinblick auf Interessen der Allgemeinheit oder Wissenschaft denkbar. Ebenso könnte darüber nachgedacht werden, ob der Schutz eines Datennutzungsrechtes oder Dateneigentums umfassend sowohl gegen private wie auch gewerbliche Nutzung der betreffenden Daten oder nur gegen gewerbliche Nutzung bestehen soll¹¹.

Zu klären wäre außerdem, auf welcher Ebene ein Rechtsrahmen sinnvollerweise entwickelt werden sollte. Die derzeit geltenden, punktuellen Regelungen sind auf einzelne Staaten beschränkt; der Datenverkehr hingegen macht an Grenzen keinen Halt. Daher bedarf es letztlich international, also insbesondere auf EU-Ebene, der Entwicklung umfassender gesetzlicher Regelungen. Die EU entwickelt derzeit erste Überlegungen im Rahmen der »*Digital Single Market Strategy for Europe*«. Im Rahmen dieser Strategie sollen unter anderem »*emerging issues of ownership, interoperability, usability and access to data*« diskutiert werden¹². Zu welchem Ergebnis die Überlegungen führen werden, insbesondere ob letztlich ein Datennutzungsrecht im Sinne eines eigentumsähnlichen Rechts geschaffen wird, ist noch nicht absehbar. Da gesetzliche Regelungen auf EU-Ebene überdies einen erheblichen zeitlichen Vorlauf haben, sollte der deutsche Gesetzgeber bereits jetzt für seinen nationalen Gesetzgebungsbereich alle erforderlichen Regelungen erlassen.

10 Vgl. auch Zech, *Industrie 4.0 – Rechtsrahmen für eine Datenwirtschaft im digitalen Binnenmarkt*, GRUR 2015, 1151, 1159.

11 Zech, a.a.O.

12 Vgl. z.B. das »*Commission Staff Working Document on the free flow of data and emerging issues of the European data economy*« der Europäischen Kommission vom 10. Januar 2017 unter <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52017SC0002>.

V. Zusammenfassung und Fazit

Die Technologien zur Datenerhebung und -verarbeitung entwickeln sich rasant. Grund hierfür ist, dass Daten einen immer größeren wirtschaftlichen Wert darstellen. Gesetzliche Regelungen zur Datenerhebung und -verarbeitung existieren demgegenüber nur sehr punktuell. Ein umfassendes, eigentumsähnliches Recht an Daten gibt es nicht. Allerdings besteht ein Bedürfnis zur Schaffung eines solchen Rechts. Die europäische Union diskutiert die Notwendigkeit eines solchen Rechts; allerdings ist das Ergebnis dieser Diskussion offen. Daher sollte der deutsche Gesetzgeber kurzfristig handeln und für seinen nationalen Gesetzgebungsbereich tätig werden.

