

58. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2020



58. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2020

Veröffentlichung der auf dem 58. Deutschen Verkehrsgerichtstag vom 29. bis 31. Januar 2020 in Goslar gehaltenen Vorträge, Referate und erarbeiteten Empfehlungen

Luchterhand Verlag 2020

Die Drucklegung dieser Dokumentation wurde vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz unterstützt.



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Die Programmgestaltung des Deutschen Verkehrsgerichtstages lag in den Händen eines Vorbereitungsausschusses, dem unter Vorsitz von Herrn Prof. Dr. Ansgar Staudinger, Präsident VGT, folgende Mitglieder angehörten:

Detlef Otto Bönke, Ministerialrat a.D., Geschäftsführer
Uwe Cremerius, Leiter Kraftfahrt Schaden
Ulrike Dronkovic, Rechtsanwältin
Maria Focken, Oberamtsanwältin
Hans-Jürgen Gebhardt, Justizrat u. Rechtsanwalt
Ingo Christian Hartmann, Ministerialrat
Dr. Susanne Mädrich, Ministerialrätin
Gesine Reisert, Rechtsanwältin
Dr. Markus Schäpe, Rechtsanwalt
Dr. Klaus Schneider, Rechtsanwalt
Dr. Hans-Joseph Scholten, Vorsitzender Richter am OLG
Gert-Jürgen Scholz, Ministerialrat a.D.
Bernd Weidig, Vorsitzender Richter am Landgericht
Hamburg 2020

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 978-3-472-09678-8

www.wolterskluwer.de

Alle Rechte vorbehalten.

© 2020 Wolters Kluwer Deutschland GmbH, Wolters-Kluwer-Straße 1, 50354 Hürth.
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.

Umschlagkonzeption: Martina Busch, Grafikdesign, Homburg Kirrberg
Satz: Datagroup-Int SRL, Timisoara, Romania

Druck und Weiterverarbeitung: Williams Lea & Tag GmbH, München

Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem und chlorfreiem Papier.

Inhaltsverzeichnis

Arbeitskreise	
Themen, Referenten	VII
Empfehlungen	
der Arbeitskreise	IX
Eröffnungsansprache	
des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages	
Professor Dr. Ansgar Staudinger	XV
Begrüßungsansprache	
des Oberbürgermeisters der Stadt Goslar Dr. Oliver Junk	XIX
Rede Cem Özdemir	
Verkehrspolitik im 21. Jahrhundert	XXIII
Referate:	
Arbeitskreis I:	
Grenzüberschreitende Unfallregulierung in der EU	
1. Dr. Christoph Lafontaine	1
2. Hans-Peter Luckhaupt	57
3. Michael Nissen	73
Arbeitskreis II:	
Abschied vom fiktiven Schadensersatz?	
1. Jens Dötsch	85
2. Prof. Dr. Gottfried Schiemann	101
3. Rainer Wenker	115
Arbeitskreis III:	
Aggressivität im Straßenverkehr	
1. Dr. Hardy Holte	125
2. Ernst Klein	145
3. Dr. Philipp Schulz-Merkel	155
Arbeitskreis IV:	
Praxistauglichkeit des Bußgeldverfahrens	
1. Christian Janeczek	165
2. Prof. Dr. Diethelm Kleszczewski	173
3. Dr. Benjamin Krenberger	183
4. Timo Payer	193

Inhaltsverzeichnis

Arbeitskreis V:

Elektrokleinstfahrzeuge

1.	Peter Jaklin	215
2.	Dr. Detlev Lipphard	223
3.	Dr. Tibor Pataki	233
4.	Lars Zemke	241

Arbeitskreis VI:

Fahranfänger– neue Wege zur Fahrkompetenz

1.	Dr. Heidi Grattenthaler	249
2.	Dieter Quentin	273
3.	Mathias Rüdell	285

Arbeitskreis VII:

Entschädigung von Opfern nach terroristischen Anschlägen

1.	Sylvia Frey-Simon	303
2.	Prof. Dr. Wolfgang Schubert	313
3.	Sandra Schwarz	325
4.	Roland Weber	333

Arbeitskreis VIII:

Sicherheit und Passagierrechte auf Kreuzfahrten

1.	Hans-Werner Monsees	339
2.	Silvia Schattenkirchner	351
3.	Dennis Tetzlaff	363

Die Anzahl der erfassten Teilnehmer am 58. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2020 betrug 1904.

Sie gliederten sich nach Gruppen wie folgt auf:

Rechtsanwälte	738	Fahrlehrer	70
Versicherer	205	Richter	65
Polizei	217	Medienvertreter	49
Automobilclub/Verkehrswacht	123	Staatsanwälte	41
TÜV/Dekra/SV	105	Schifffahrt	13
Sonstige	102	Berufsgenossenschaft	11
Verwaltung	84	Industrie	8
Mediziner/Psych./Uni	73		

Arbeitskreise, Themen, Referenten

AK I:	Grenzüberschreitende Unfallregulierung in der EU <ul style="list-style-type: none">– Unterschiedliche Regulierungssysteme– Informationsbeschaffung und Beweisrecht– Verjährung
Leitung	Prof. Dr. Dirk Looschelders , Universität Düsseldorf, Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Internationales Privatrecht und Rechtsvergleichung
Referent	Dr. Christoph Lafontaine , Ministerialrat, Ministerium der Justiz, Saarbrücken
Referent	Hans-Peter Luckhaupt , Rechtsanwalt, R+V Allgemeine Versicherung AG, Wiesbaden
Referent	Michael Nissen , Rechtsanwalt, ADAC e. V., München
AK II:	Abschied vom fiktiven Schadensersatz? <ul style="list-style-type: none">– Handhabung in der Praxis– Besteht gesetzlicher Änderungsbedarf?
Leitung	Hans-Peter Freymann , Präsident des Landgerichts Saarbrücken
Referent	Jens Dötsch , Rechtsanwalt, Andernach
Referent	Prof. Dr. Gottfried Schiemann , Universitätsprofessor a.D., Dornstetten
Referent	Rainer Wenker , Westfälische Provinzial Versicherung AG, Münster
AK III:	Aggressivität im Straßenverkehr <ul style="list-style-type: none">– Nimmt die Aggressivität auf der Straße zu?– Illegale Autorennen – Alleinraser– Prävention und Repression
Leitung	Birgit Heß , Leitende Oberstaatsanwältin, Staatsanwaltschaft Kiel
Referent	Dr. Hardy Holte , Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach
Referent	Ernst Klein , Erster Polizeihauptkommissar, Polizeipräsidium Köln
Referent	Dr. Philipp Schulz-Merkel , Rechtsanwalt, Nürnberg
AK IV:	Praxistauglichkeit des Bußgeldverfahrens <ul style="list-style-type: none">– Akteneinsichtsrecht– Zwischenverfahren– Verjährung
Leitung	Dr. Matthias Quarch , Vorsitzender Richter am Landgericht Aachen
Referent	Christian Janeczek , Rechtsanwalt, Dresden
Referent	Prof. Dr. Diethelm Kleszczewski , Universität Leipzig, Lehrstuhl für Strafrecht und Strafprozessrecht

Arbeitskreise, Themen, Referenten

Referent	Dr. Benjamin Krenberger , Richter am Amtsgericht Landstuhl
Referent	Timo Payer , Präsident des Bayerischen Polizeiverwaltungsamtes, Straubing
AK V:	Elektrokleinstfahrzeuge <ul style="list-style-type: none">– Verkehrssicherheit– Verteilungskampf– Auslandserfahrungen
Leitung	Prof. Stefan Strick , Präsident der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach
Referent	Peter Jaklin , Rechtsanwalt, ADAC e. V., München
Referent	Dr. Detlev Lipphard , Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR), Bonn
Referent	Dr. Tibor Pataki , GDV Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin
Referent	Lars Zemke , Vorsitzender Bundesverband Elektrokleinstfahrzeuge e. V., Berlin
AK VI:	Fahranfänger– neue Wege zur Fahrkompetenz <ul style="list-style-type: none">– Nichtbestehensquote– Maßnahmenkonzepte für Fahranfänger
Leitung	Rupert Schubert , Regierungsdirektor, Behörde für Inneres und Sport, Hamburg
Referentin	Dr. Heidi Grattenthaler , Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach
Referent	Dieter Quantin , Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V., Berlin
Referent	Mathias Rüdell , TÜV DEKRA, Arbeitsgemeinschaft Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr 21, Dresden
AK VII:	Entschädigung von Opfern nach terroristischen Anschlägen <ul style="list-style-type: none">– Opferschutz nach »Breitscheidplatz«– Verantwortung von Staat und Versicherungswirtschaft
Leitung	Prof. Dr. Christian Armbrüster , Freie Universität Berlin
Referentin	Sylvia Frey-Simon , Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, Leiterin der Geschäftsstelle der Opferbeauftragten der Bundesregierung, Berlin
Referent	Prof. Dr. Wolfgang Schubert , Präsident Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e. V., Münster
Referentin	Sandra Schwarz , Deutsches Büro Grüne Karte e. V. / Verkehrsofferhilfe e. V., Berlin
Referent	Roland Weber , Rechtsanwalt, Opferbeauftragter des Landes Berlin

Arbeitskreise, Themen, Referenten

AK VIII:

Sicherheit und Passagierrechte auf Kreuzfahrten

- Schiffsgröße und Unfallmanagement
- Internationale und Europäische Rechtsentwicklung

Leitung

Prof. Dr. Dr. h. c. Peter Ehlers, Präsident und Professor des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie a.D., Hamburg

Referent

Hans-Werner Monsees, Leitender Polizeidirektor, Cuxhaven

Referentin

Silvia Schattenkirchner, Rechtsanwältin, ADAC e. V., München

Referent

Dennis Tetzlaff, Director Nautical Fleet, TUI Cruises GmbH, Hamburg

EMPFEHLUNGEN DER ARBEITSKREISE

Arbeitskreis I

Grenzüberschreitende Unfallregulierung in der EU

Der Arbeitskreis stellt fest, dass sich die im Interesse der Geschädigten geschaffenen europäischen Regulierungssysteme für internationale Verkehrsunfälle bewährt haben. Er sieht aber folgenden Verbesserungsbedarf:

1. Der Schadenregulierungsbeauftragte ist nach Art. 21 Abs. 5 der EU-Kraftfahrzeughaftpflichtrichtlinie 2009/103/EG berechtigt und verpflichtet, begründete Ansprüche der Geschädigten unabhängig von Vorleistungen des ausländischen Versicherers zu befriedigen. Für den Fall, dass der ausländische Versicherer dem Schadenregulierungsbeauftragten die Aufwendungen nicht erstattet, sollte der europäische Gesetzgeber eine Garantiehafung der Entschädigungsstelle schaffen.
2. Der Zugang zu Informationen über das Schadensersatzrecht in den EU-Mitgliedstaaten ist zu verbessern. Zu diesem Zweck sollte die EU-Kommission der Rechtspraxis Hilfsmittel zur Ermittlung des ausländischen Schadensersatzrechts bereitstellen (im Anschluss an den 47. VGT 2009).
3. Der Arbeitskreis fordert, zur Unterstützung der Prozessgerichte bei der Anwendung ausländischen Straßenverkehrs- und Schadensrechts ein System nach dem Vorbild der Verbindungsrichter des Europäischen Justiziellen Netzes für Zivil- und Handelssachen zu schaffen.
4. Die unmittelbare Beweisaufnahme durch das Prozessgericht im Ausland sollte erleichtert werden (z.B. durch erweiterte Zulassung der Vernehmung durch Videokonferenz).
5. Zur Durchführung von Gerichtsverfahren bedarf es einer Klarstellung der Abgrenzung von materiellem und prozessuellem Recht (z.B. Beweisanforderungen, Ehegatte als Zeuge).
6. Die in einigen Mitgliedstaaten bestehenden unangemessen kurzen Verjährungsfristen für Schadensersatzansprüche können bei internationalen Verkehrsunfällen die Durchsetzung der Ansprüche der Geschädigten gefährden. Der Arbeitskreis fordert daher bei der Überarbeitung der EU-Kraftfahrzeughaftpflichtrichtlinie für die Verjährung des Direktanspruchs eine Mindestfrist von drei oder vier Jahren vorzuschreiben.

Arbeitskreis II

Abschied vom fiktiven Schadensersatz?

1. Der Verkehrsgerichtstag hält an seiner Auffassung, dass der Geschädigte seine durch einen Verkehrsunfall verursachten Sachschäden fiktiv abrechnen darf, weiterhin fest (nahezu einstimmig).
2. Die geänderte Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes zur fiktiven Abrechnung von Mängelbeseitigungskosten im Werkvertragsrecht soll auf die Abrechnung von Verkehrsunfallschäden nicht übertragen werden (nahezu einstimmig).
3. Die Rechtsprechung sollte auch weiterhin Fehlentwicklungen und Missbrauchsanreizen im Zusammenhang mit der fiktiven Sachschadensabrechnung bei Verkehrsunfällen entgegenwirken. Einer Änderung der gesetzlichen Grundlage bedarf es insoweit nicht (mit großer Mehrheit).
4. Die Rechtsprechung zur Verweisung auf eine günstigere Reparaturmöglichkeit bei fiktiver Schadensabrechnung (Werkstattverweis) stellt sich in der Praxis als kompliziert, wenig transparent und für alle Beteiligten sehr aufwendig dar. Der Bundesgerichtshof wird daher gebeten zu überprüfen, ob der Schadensminderungsverpflichtung des Geschädigten bei fiktiver Abrechnung nicht anders nachgekommen werden kann (mit Mehrheit).

Arbeitskreis III

Aggressivität im Straßenverkehr

1. Aggressive Verhaltensweisen im Straßenverkehr gefährden – auch aufgrund neuer Mobilitätsformen – die Verkehrssicherheit. Zur Reduzierung aggressiver Verhaltensweisen sind aufeinander abgestimmte Maßnahmen und ein Miteinander der für die Verkehrssicherheit verantwortlichen Institutionen erforderlich.
2. Im Rahmen einer kontinuierlichen schulischen Verkehrserziehung soll aggressives Verhalten im Straßenverkehr unter sozialen und psychologischen Gesichtspunkten behandelt werden. Diesem Thema ist in den Lehrplänen aller Schulformen deutlich höheres Gewicht beizumessen.
3. Zur Vermeidung aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr sollten geeignete präventive Programme (z.B. »Crash-Kurs NRW«, »Peer-Programme«) sowie Interventionsmaßnahmen für auffällige, aggressive Verkehrsteilnehmer (z.B. Anti-Aggressions-Maßnahmen) umgesetzt, weiterentwickelt und evaluiert werden.
4. Die bestehenden gesetzlichen Möglichkeiten als Reaktion auf aggressive Verhaltensweisen im Straßenverkehr müssen konsequent ausgeschöpft werden. Dazu gehören insbesondere die Beachtung von Mitteilungspflichten (§ 2 Abs. 12 StVG, Nr. 45 MiStra), die Anordnung von Verkehrsunterricht (§ 48 StVO), Seminarteilnahme (§ 153a Abs. 1 Nr. 7 StPO) sowie die Fahrtenbuchauflage (§ 31a StVZO).
5. Die Einführung eines eigenen, punktbewehrten Bußgeldtatbestandes für »aggressives Posen« im Straßenverkehr wird empfohlen.

Empfehlungen

6. Der Gesetzgeber wird aufgefordert, Fahrerlaubnisbehörden ein Recht zur Einsicht in das Bundeszentral- / Erziehungsregister einzuräumen. Sofern bei einer Straftat, die im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung steht, Anhaltspunkte für hohes Aggressionspotenzial der beschuldigten Person vorliegen, ist durch die Fahrerlaubnisbehörde die Kraftfahreignung mittels MPU zu überprüfen.
7. Im Hinblick auf den ungenauen Wortlaut des Tatbestandes für den »Alleinraser« (§ 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB) genügt eine restriktive Auslegung nicht, um das strafbare Verhalten von ordnungswidrigen Geschwindigkeitsüberschreitungen abzugrenzen. Es wird empfohlen, diese Norm so abzuändern, dass der erforderliche Renncharakter des Verhaltens deutlich wird.

Arbeitskreis IV

Praxistauglichkeit des Bußgeldverfahrens

1. Der Arbeitskreis empfiehlt mit überwältigender Mehrheit, die Anforderungen an das standardisierte Messverfahren sowie das umfassende Einsichtsrecht in alle Daten und Messunterlagen zu kodifizieren.
2. Die obligatorische Beteiligung der Staatsanwaltschaft im Zwischenverfahren soll abgeschafft werden.
3. Der Arbeitskreis empfiehlt die Einrichtung von Schwerpunktgerichten für Sonderbereiche wie z. B. Vermögensabschöpfung, Gefahrgut- oder Fahrpersonalrecht.
4. Bußgeldverfahren sollen gegen Auflagen eingestellt werden können.
5. Nach erfolgreicher Absolvierung einer verkehrstherapeutischen Nachschulung soll von einem Fahrverbot ganz oder teilweise abgesehen werden können.
6. Zur Vermeidung von Fehlurteilen soll die Rechtsbeschwerde wegen übersehener Verfahrenshindernisse generell zugelassen werden. Ein Verstoß gegen das faire Verfahren ist wie ein Verstoß gegen das rechtliche Gehör zu würdigen. Außerdem sollen die Oberlandesgerichte Verfahren mit grundsätzlicher Bedeutung stets an den Bundesgerichtshof vorlegen können. Der Verfolgungsbehörde soll nur ein Rechtsmittel zustehen, wenn sie an der Hauptverhandlung teilgenommen hat.
7. Der Arbeitskreis regt an, beim Kraftfahrtbundesamt eine zentrale, tagesaktuell geführte Fahrverbotsdatei zu führen.

Arbeitskreis V

Elektrokleinstfahrzeuge

1. Der Arbeitskreis stellt fest, dass in vielen Bereichen die für die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen geltenden Regeln zu wenig bekannt sind beziehungsweise nicht hinreichend beachtet werden. Dieses gilt insbesondere für die Frage der geltenden Promillegrenzen, der zu nutzenden Verkehrsflächen und der

Empfehlungen

- zulässigen Fahrzeuge. Der Arbeitskreis setzt sich daher nachdrücklich für mehr Öffentlichkeitsarbeit, vor allem durch Information und Aufklärung auch durch Verleihfirmen, ein.
2. Der Arbeitskreis hält einen Ausbau der für die Nutzung der Elektrokleinstfahrzeuge erforderlichen Infrastruktur für unabdingbar, insbesondere der Radverkehrsinfrastruktur.
 3. Der Arbeitskreis fordert eine verbindliche Ausrüstung künftiger einspuriger, im Stehen gefahrener Elektrokleinstfahrzeuge mit Fahrrichtungsanzeigern.
 4. Der Arbeitskreis hält zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine Legalisierung weiterer Elektrokleinstfahrzeuge, insbesondere ohne Lenkstange, für nicht sinnvoll. Er empfiehlt eine weitere Beobachtung unter Berücksichtigung der Erfahrungen im Ausland.
 5. Der Arbeitskreis stellt fest, dass für die Verkehrssicherheit eine effektive Verfolgung von Verkehrsverstößen erforderlich ist. Zu diesem Zweck muss auch gewährleistet sein, dass die Verleihfirmen die dazu notwendigen Nutzerdaten erfassen und den Verfolgungsbehörden zur Verfügung stellen.
 6. Der Arbeitskreis hält die derzeitige Abstellpraxis der Leih-E-Scooter für nicht akzeptabel. Er ist der Auffassung, dass es verbindlicher Vorgaben für Abstellplätze bedarf. Der Arbeitskreis fordert, eine bundeseinheitliche Regelung zu schaffen.
 7. Der Arbeitskreis setzt sich mehrheitlich für die Einführung einer Prüfbescheinigung zum Führen eines Elektrokleinstfahrzeuges als Kraftfahrzeug ein.

Arbeitskreis VI

Fahranfänger – neue Wege zur Fahrkompetenz

Der Arbeitskreis begrüßt mit überragender Mehrheit das vorgestellte Maßnahmenkonzept für Fahranfänger nach dem Fahrerlaubniserwerb. Dieses sog. »Optionsmodell« sieht eine generelle Verlängerung der Probezeit von zwei auf drei Jahre vor mit der Möglichkeit einer Verkürzung auf bis zu zwei Jahre durch die freiwillige Teilnahme an Schulungsmaßnahmen und/oder am Begleiteten Fahren, das auch für volljährige Fahranfänger geöffnet werden soll.

Mit großer Mehrheit werden die vorgeschlagenen Vereinfachungen der Begleiterregelungen befürwortet.

Sowohl die Fahrausbildung als auch die Fahrerlaubnisprüfung müssen kontinuierlich weiterentwickelt und dabei inhaltlich aufeinander abgestimmt werden. Methoden der Vermittlung und Überprüfung der Inhalte zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung sowie die Einbindung von sicherheitsrelevanten Fahrerassistenzsystemen sollten dabei aktuell im Vordergrund stehen.

Die Nichtbestehensquoten bieten keine Veranlassung, die qualitativen Anforderungen an die Fahrerlaubnisprüfung abzusenken.

Die örtlichen Unfalldaten von Fahranfängern sollten in eine regionalisierte Fahranfängervorbereitung einfließen.

Arbeitskreis VII

Entschädigung von Opfern nach terroristischen Anschlägen

Der Arbeitskreis begrüßt nahezu einstimmig die Verbesserungen des Opferschutzes in praktischer und finanzieller Hinsicht, die nach dem Terroranschlag auf dem Breitscheidplatz erfolgt sind.

1. Der Arbeitskreis sieht nach ausführlicher Diskussion mit deutlicher Mehrheit keinen Anlass, die Härteleistungen für Opfer von Terror und Extremismus auf weitere Opfergruppen auszudehnen.
2. Der Arbeitskreis empfiehlt mit überwältigender Mehrheit, dass Terroropfer unabhängig vom Tatmittel (Kfz oder andere) die gleichen Ansprüche haben. Damit soll die derzeit bestehende Ungleichbehandlung beseitigt werden.
3. Der Arbeitskreis empfiehlt mit überwältigender Mehrheit, zur Rechtssicherheit und zur Vermeidung langwieriger Auseinandersetzungen, die Kongruenz der zivil- und öffentlich-rechtlichen Ansprüche der Opfer von Terroranschlägen verbindlich festzulegen. Die Notwendigkeit dafür ergibt sich aus der Neuregelung des § 18 Sozialgesetzbuch XIV.
4. Der Arbeitskreis empfiehlt einstimmig, dass alle Bundesländer zügig zentrale Strukturen (insbesondere Opferbeauftragte) zum Opferschutz schaffen.
5. Der Arbeitskreis empfiehlt mehrheitlich die Einführung eines Fachanwalts für Personenschadensrecht. Damit kann den besonderen Herausforderungen der Interessenwahrnehmung auch von Terroropfern besser Rechnung getragen werden.

Arbeitskreis VIII

Sicherheit und Passagierrechte auf Kreuzfahrten

Zahl und Größe der Kreuzfahrtschiffe nehmen stetig zu. Daher müssen die bereits bestehenden umfassenden Sicherheitsbestimmungen und -konzepte ständig weiterentwickelt und angepasst werden, insbesondere hinsichtlich ihrer Geeignetheit bei mehreren Tausend Personen an Bord sowie neuer Risiken und Terrorgefahren. Dabei sollten auch die internationalen Vorschriften für Rettungskapazitäten überprüft werden. Die Anwendung von technischen Sicherheitsinnovationen, z.B. für den Brandschutz und die Evakuierung, sollte auf internationaler Ebene durch zielorientierte Vorschriften gefördert werden.

Die Kreuzfahrtreedereien müssen dafür sorgen, dass insbesondere ausreichende und qualifizierte Personalressourcen für das Notfall- und Krisenmanagement an Bord unter Einbeziehung des nicht seemännischen Personals zur Verfügung stehen. Die Passagiere müssen an allen Sicherheitsmaßnahmen einschließlich der Seenotrettungsübungen aktiv mitwirken und dürfen diese nicht als bloße Formalie verstehen.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, das Protokoll von 2002 zum Athener Übereinkommen von 1974 (Haftung bei der Beförderung von Reisenden auf See) zügig zu ratifizieren. Reiseveranstalter sollten verpflichtet werden, vor Vertragsabschluss

Empfehlungen

darauf hinzuweisen, welche haftungsrechtlichen Regelungen sowie Sicherheits- und Umweltstandards für die Reise gelten.

Um auf die Bewältigung einer Havarie noch besser vorbereitet zu sein, ist auch ein enges Zusammenwirken aller Beteiligten auf staatlicher und privater Seite erforderlich. Dazu bedarf es eines gemeinsamen Notfallmanagements einschließlich abgestimmter Konzepte und Übungen. Zur Rettung von eingeschlossenen Personen auf gesunkenen Schiffen, zum Beispiel durch Tauchereinsätze, ist ein Fachkonzept unter Einbeziehung staatlicher und privater Expertise und Ressourcen zu erstellen.

Eröffnungsansprache des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages, Prof. Dr. Ansgar Staudinger

Sehr geehrte Leserinnen und Leser, zunächst wünsche ich Ihnen alles Gute für 2020!

In meiner Ansprache wird es im Kern um nachfolgende zentrale Aspekte gehen:

Die von Forsa durchgeführte Befragung unter Mitgliedern, Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Verkehrsgerichtstages 2019 hat zu einem klaren Votum geführt. Goslar soll als Tagungsort beibehalten werden. Hierüber freut sich insbesondere der Präsident sowie darauf, gemeinsam mit der Stadt Goslar im Tandem an der Fortsetzung der Erfolgsgeschichte zu arbeiten.

Auch wenn der Tagungsort Goslar damit feststeht, müssen wir als Veranstalter darauf achten, den Verkehrsgerichtstag als Produkt weiterhin attraktiv zu halten. Dies bedingt eine Modernisierung, ablesbar etwa an dem neuen Internetauftritt. Überdies soll die Kundenzufriedenheit dauerhaft evaluiert werden.

Der Verkehrsgerichtstag darf ferner die Attraktivität für nachwachsende Generationen nicht aus dem Blick verlieren. Gerade weil die in Goslar behandelten Themenfelder nicht (mehr) zwingend zu den Pflichtfachgebieten der Juristenausbildung zählen, sind Anreize für Studierende, Referendare und Nachwuchswissenschaftler zu schaffen, an den Arbeitskreisen teilzunehmen. Dies gilt umso mehr, als aktuell mit den Themen der Aggressivität im Straßenverkehr über Elektrokleinstfahrzeuge bis hin zu Fahranfängern Themen behandelt werden, welche eben auch für ein jüngeres Publikum als angehende Juristinnen und Juristen von Interesse sind.

Der Verkehrsgerichtstag muss ferner darauf achten, seiner Marke gerecht zu werden. Schon der Name *Verkehrsgerichtstag* ist Programm. Es müssen weiterhin gemeinsame Anstrengungen mit den Landesjustizministerien sowie dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz unternommen werden, Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus den Berufsfeldern der Justiz nach Goslar zu locken. Es erscheint ungereimt, dass in Deutschland die Ausbildung zum Einheitsjuristen gemeinsam erfolgt, nach dem 2. Staatsexamen aber Fortbildungsveranstaltungen typischerweise getrennt nach Berufsgruppen stattfinden. Hier sind Denkblockaden aufzugeben. Ziel muss es sein, miteinander ins Gespräch zu kommen: Staatsanwaltschaft, Richterschaft und Anwaltschaft sowie die zahlreichen beim Verkehrsgerichtstag versammelten anderen Verkehrsexperten.

Denkblockaden und Tabuisierungen sind gleichermaßen bei Sachthemen aufzugeben. Dies gilt insbesondere beim Thema Tempolimit. Die Sinnhaftigkeit ist nach Maßgabe von mittlerweile zwei Gesichtspunkten zu erörtern: Verkehrssicherheit und Umweltschutzelange. Dass hier nun endlich wissenschaftliche Studien angestoßen werden, ist löblich. Nur fragt man sich gerade in Anbetracht unseres Umfeldes im Binnenmarkt, warum dies erst jetzt geschieht.

Stichwort Binnenmarkt: Leider wird bei politischen Entscheidungsträgern gern auf Europa verwiesen, wenn Reformen im eigenen Land nicht angestoßen werden sollen. Europa dient dann oft als Feigenblatt. Noch bedenklicher ist aber, wenn europarechtliche Vorgaben bei Reformen im eigenen Land nicht beachtet werden. Die vom Bundesverkehrsministerium zu verantwortende Mautproblematik zeigt deutlich, welche Fehlentscheidungen drohen, wenn ein Minister europarechtliche Warnlampen ignoriert und den Crash mit dem EuGH provoziert. Europarechtliche Grundkenntnisse sind halt nicht nur für die heutige Tätigkeit als Richter, Richter, Staatsanwältin, Staatsanwalt, Anwältin und Anwalt von praktischer Relevanz, sondern auch für politische Entscheidungsträger.

Einem weiteren Ministerium möchte ich spiegelbildlich zurufen, nicht allzu schnell europarechtlich die Waffen zu strecken, nämlich dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, und zwar bei der Abwicklung der Insolvenz von Thomas Cook. Der Ansatz, die Forderungen von Kunden zu befriedigen, kann nur dann für die Gesamtheit der Steuerzahler als vertretbar erscheinen, wenn konsequent aus den abgetretenen Ansprüchen gegen die Zurich-Versicherung vorgegangen wird. Und so sollte sich die Bundesregierung europarechtlich nicht von dem Versicherer auf die angebliche Limitierung von 110 Millionen Euro bei den Repatriierungskosten verweisen lassen.

Europa und Europarecht beeinflussen immer mehr unseren Alltag. Doch leider wird der Bevölkerung viel zu selten der Mehrwert von Europa vor Augen geführt. Lassen Sie mich das gerade mit Blick auf den Arbeitskreis 1 unter dem Stichwort »Grenzüberschreitende Unfallregulierung in der EU« illustrieren. Vor wenigen Wochen wurden sieben junge Skiurlauber aus Deutschland durch einen Verkehrsunfall in Luttach im Ahrntal in der Nacht auf den 5.1.2020 getötet, zehn andere überlebten, teils schwer verletzt. Der beklagenswerte Vorfall in Italien erscheint wie die Blaupause für den betreffenden Arbeitskreis. Kaum jemand nimmt aber wahr, dass die Möglichkeit, als Geschädigte(r) oder Angehörige(r) daheim am Wohnsitz in Deutschland gegen den gegnerischen Haftpflichtversicherer zu klagen, der europäische Gesetzgeber geschaffen hat. Aus seiner Feder stammt ebenso, dass es in Europa in jedem Mitgliedstaat einen Direktanspruch eben auch gegen ausländische Haftpflichtversicherer gibt. Und dass die Klage dann im Inland an den Schadensregulierer gestellt werden darf, ohne Übersetzung, schnell und kostengünstig, ist gleichermaßen Frucht des Europarechts. Womöglich wird der Unfall in Italien deutschen Rechtsanwendern dabei einmal mehr zeigen, dass bei der Höhe von Schmerzens- und Trauergeldern Italien dem Leid der Opfer und Familienangehörigen einen höheren Stellenwert beimisst, als dies die derzeit vorherrschende Ansicht in Deutschland tut.

Eröffnungsansprache

Politisch bleibt es mithin wünschenswert, den Bürgerinnen und Bürgern beispielsweise bei einem Massenphänomen wie dem Verkehrsunfall vor Augen zu führen, welche Segnungen das Europarecht gebracht hat und welche Vorzüge es mit sich bringt, Teil eines einheitlichen Rechtsschutzraums zu sein.

Lassen Sie mich die Thesen wie folgt zusammenführen:

Der Verkehrsgerichtstag hat seine Heimstatt in Goslar. Der Verkehrsgerichtstag muss überdies eine Ideenwerkstatt werden für Alt und Jung, Berufsgruppen zusammenführen, daran mitwirken, dass Denkblockaden und Tabus aufgegeben werden. Das Europarecht gehört in die Köpfe eines jeden Rechtsanwenders, auch in diejenigen der politischen Entscheidungsträger. Die europarechtlichen Chancen wie im Fall der Insolvenz von Thomas Cook sind zu nutzen, Risiken wie im Fall der Maut durften nicht ausgeblendet werden. Und letztlich müssen alle daran mitwirken, auch der Verkehrsgerichtstag, den Mehrwert von Europa aufzuzeigen, gerade in Zeiten, in denen leider nationalstaatliches Denken wieder salonfähig wird.

**Begrüßungsansprache des
Oberbürgermeisters der Stadt Goslar
Dr. Oliver Junk
am 20. Januar 2020 in Goslar**

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

ich freue mich, Sie zum 58. Deutschen Verkehrsgerichtstag Goslar begrüßen zu dürfen und heiße Sie alle ganz herzlich in Goslar willkommen. Ein besonderer Gruß gilt dem Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages, Herrn Professor Dr. Ansgar Staudinger und den Kolleginnen und Kollegen des Vorstandes.

Ein herzliches Willkommen gilt Herrn Cem Özdemir, MdB und Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages, der heute den Plenarvortrag zum Thema »Verkehrspolitik im 21. Jahrhundert« halten wird.

Meine Damen, meine Herren, verehrte Gäste, Goslar freut sich, wir freuen uns, dass Sie auch in diesem Jahr – zum 58. Mal – zu uns gekommen sind. Zuallererst möchte ich allen Mitgliedern und Freunden des Deutschen Verkehrsgerichtstages meinen Dank aussprechen. Dankeschön, dass Sie so überragend deutlich für Goslar gestimmt haben. Die Mitgliederbefragung im letzten Jahr zeigte ein klares Votum: 84 Prozent Zustimmung für Goslar war durchaus kein knappes Ergebnis. Ich freue mich sehr, die ganze Stadt freut sich sehr, dass Sie sich damit im letzten Sommer endgültig für den Verbleib des Deutschen Verkehrsgerichtstages in Goslar entschieden haben!

Meine Damen und Herren, ich darf Ihnen versichern, dass wie uns tatsächlich angestrengt haben – denken Sie beispielsweise an das Gotec oder die neuen Hotels Villa Saxer und Alte Münze – und wir werden uns auch weiterhin anstrengen, um alles möglichst perfekt für Sie zu organisieren. Bei all diesen Anstrengungen dürfen wir allerdings nicht vergessen: Für einen so großen Kongress wird’s nie 100 Prozent perfekt werden – auch nicht nach der Fertigstellung der großen neuen Veranstaltungshalle mit über 800 Plätzen hier unterhalb der Pfalz.

Denken Sie beispielsweise an die miserable Bahnanbindung Goslars. Das ist ein klarer Standortmangel, aber da sind übergeordnete politische Vertretungen in der Pflicht! Oder an die völlig unzulängliche Anbindung Goslars über die B82 an die A7,

Begrüßungsansprache

die unsere Wirtschaftsregion schwächt, die aber auch den Tagungsstandort schwächt. Es wird also immer wieder neue Themen geben, an denen wir arbeiten, bei denen wir uns verbessern können.

Meine Damen und Herren, nun aber Hand aufs Herz. Haben Sie sich wirklich begeistern lassen bei Ihrer Abstimmung oder haben Sie doch die rechtliche Auseinandersetzung gescheut, die ich Ihnen ja im letzten Jahr beim Landesempfang im Rammelsberg angedroht hatte, falls Sie weggehen sollten. Denn, meine Damen und Herren, als Jurist stellte sich mir die spannende Frage, ob nicht Goslar als Tagungsort des Verkehrsgerichtstags einen gewohnheitsrechtlichen Anspruch auf die Ausrichtung erworben haben könnte?

Nach der Definition des Bundesverfassungsgerichts entsteht Gewohnheitsrecht nicht durch ein förmliches Rechtssetzungsverfahren, sondern durch eine längere tatsächliche Übung, die eine dauernde und ständige, gleichmäßige und allgemeine sein muss (*longa consuetudo*), und von den beteiligten Rechtsgenossen als rechtsverbindlich anerkannt ist (*opinio iuris*). Verständlicher gesagt handelt es sich beim Gewohnheitsrecht um ungeschriebenes Recht. Es entsteht durch regelmäßige Ausübung einer Handlung über einen langen Zeitraum hinweg. Wir kennen das vom Wegerecht, da sagt man, dass es nach einem langen Zeitraum der Nutzung des nachbarlichen Grundstücks zur Einfahrt auf das eigene entsteht. Im Arbeitsrecht entsteht Gewohnheitsrecht bereits nach drei Jahren. Wenn zum Beispiel der Arbeitgeber drei Jahre lang freiwillig Weihnachts- oder Urlaubsgeld in identischer Höhe auszahlt, hat der Arbeitnehmer einen Anspruch darauf.

Und wie war das beim Deutschen Verkehrsgerichtstag Goslar? Entsteht der Gewohnheitsrechtsanspruch nach zehn Jahren? Nach dem 100.000sten Tagungsgast? Nach drei Präsidentenamtszeiten? Meine Damen und Herren, es steht wohl außer Frage, dass Goslar nach mittlerweile 58 Jahren des Deutschen Verkehrsgerichts in unserer Stadt tatsächlich ein Gewohnheitsrecht erworben hatte. Wir haben also einen Rechtsanspruch darauf, dass der Deutsche Verkehrsgerichtstag in Goslar bleibt!

Aber wie wir ja erlebt haben, mussten wir es nicht durchfechten. Wir wollten nicht die Gerichte überzeugen. Wir haben Sie überzeugt!

Meine Damen und Herren, ich möchte mich abschließend bewusst nicht der Mobilität als alles überragendes Zukunftsthema, dem Trendthema schlechthin widmen. Das wird ja gleich Cem Özdemir in seinem Plenarvortrag tun. Erlauben Sie mir stattdessen einen Blick zurück: Wissen Sie eigentlich, wo das Thema Mobilität eigentlich herkommt. Warum es so gut hierher passt und wer Mobilität eigentlich erfunden hat? Nun, meine Damen und Herren, Sie werden es nicht glauben: genau, Goslar!

Denn die Mobilität ist es, was jahrhundertlang das mittelalterliche Kaiserreiches getragen und das »Alte Europa« zusammengehalten hatte: Ein reisender Hofstaat, manchmal bis zu 5000 Personen stark, auf den mehr oder weniger sicheren Verkehrswegen, am Tag bis 30 Kilometer marschierend und anschließend vorübergehend beherbergt in einer der fast 90 Pfalzen, Königshöfen oder Reichsklöstern. Die Goslarer Kaiserpfalz mit ihrer »Aula Regis«, in der wir jedes Jahr zusammenkommen, war

Begrüßungsansprache

mindestens 22 Mal in 17 Regierungsjahren zwischen 1039 und 1056 Versammlungsort für Hofstage und schon damals ein zentraler Ort gerichtlicher Beschlussfassung.

Und wenn wir mal genauer hinschauen, dann liegt hier auch geschichtlich schon der Ursprung des Verkehrsrechts: Denn der Sachsenspiegel – entstanden zwischen 1220 und 1235 – als wichtigstes Rechtsbuch des Mittelalters, wurde in seiner Urschrift im Harzraum verfasst. Und darin finden sich Bestimmungen zur Straßenverkehrssicherheit im »Landrecht« Buch II Artikel 58 Absatz 5: »Des Königs Straßen sollen stets so breit sein, dass ein Wagen dem anderen ausweichen kann. Der leere Wagen soll dem beladenen Wagen weichen, der beladene Wagen soll dem schwereren Wagen weichen. Der Reitende soll dem Wagen weichen und der Gehende dem Reitenden. Sind sie aber an enger Stelle oder auf einer Brücke und jagt man einen Reitenden oder einen zu Fuß, so soll der Wagen (oder die Wagen) still stehen, dass sie vorbeikommen können«. Die Rettungsgasse war also in der Zeit offensichtlich eher eine Verfolgungsgasse.

Da der Sachsenspiegel sowohl Gewohnheitsrecht als auch gesetztes Recht vor allem aus der Region vereinte und Goslar sowohl vor als auch während der Zeit der Entstehung des Sachsenspiegels in Sachen Rechtssetzung und Gericht die höchste Instanz war mit der Pfalz als Gerichtsstätte, muss HIER IN DER KAISERPFALZ die Geburtsstätte einer der frühesten Satzungen zur Straßen- und Verkehrssicherheit gesehen werden. Schließlich führte ja auch mit dem Hellweg einer der wichtigsten Hauptverkehrswege des mittelalterlichen Reiches an Goslar vorbei. Meine Damen und Herren, insofern war Ihre Entscheidung, den Deutschen Verkehrsgerichtstag weiterhin in Goslar stattfinden zu lassen nicht nur richtig und weise – sie ist letztlich auch verankert in der bedeutenden verkehrsrechtlichen Vergangenheit dieser Stadt und dieser Pfalz!.

Und damit Sie Ihre Entscheidung nicht bereuen, hat sich die Stadt wieder für Sie herausgeputzt, Tagungsräume und Hotelzimmer stehen bereit, unser bewährtes attraktives Rahmenprogramm erwartet Sie. Gestern Abend hat ja bereits die Landesregierung ihr Wort gehalten und sich neben der Stadt für den Deutschen Verkehrsgerichtstag Goslar stark gemacht. Der stellvertretende Ministerpräsident und Wirtschaftsminister Bernd Althusmann hatte zum Empfang ins Welterbe Rammelsberg geladen. Es war eine tolle Veranstaltung, die den Deutschen Verkehrsgerichtstag Goslar auch in Zukunft mit einem weiteren attraktiven Programmpunkt bereichern wird.

Meine Damen und Herren, für heute wünsche ich dem 58. Verkehrsgerichtstag einen erfolgreichen Verlauf und Ihnen allen einen angenehmen Aufenthalt in Goslar.

Vielen Dank und Glückauf!

Verkehrspolitik im 21. Jahrhundert

Cem Özdemir Deutscher Verkehrsgerichtstag,

31.01.2020

I. Einleitung

Sehr geehrter Herr Prof. Dr. Ansgar Staudinger,
Sehr geehrter Herr Dr. Oliver Junk,
Meine Damen und Herren PräsidentInnen und VizepräsidentInnen,
Sehr geehrte StaatssekretärInnen und MinisterInnen a.D.
Sehr geehrte KollegInnen aus Bund, Ländern & Kommunen
meine Damen und Herren!

Ich fühle mich sehr geehrt, heute den Plenarvortrag auf dem 58. Verkehrsgerichtstag halten zu dürfen. Als einer der wenigen Nicht-Juristen im Saal ist das keine geringe Herausforderung!

Mein Vortrag trägt den Titel »Verkehrspolitik im 21. Jahrhundert« und auf den ersten Blick ergibt sich damit gleich die nächste Herausforderung, nämlich ausgerechnet hier in der Kaiserpfalz in Goslar, mit seiner fast 1000-jährigen Geschichte, über moderne Verkehrspolitik im 21. Jahrhundert zu sprechen.

Aber gerade dieser Widerspruch, dieses Spannungsfeld zwischen Altem und Neuem, passt auf den zweiten Blick sogar vorzüglich zur aktuellen Lage der Verkehrspolitik. In meinem Vortrag möchte ich Ihnen erzählen, wieso das so ist.

Als ich mich über diesen Tagungsort informiert habe, habe ich gelesen, dass der Knabe rechts auf dem Gemälde hinter mir, auf dem unter anderem Kaiser Wilhelm I. hoch zu Ross zu sehen ist, seinen Enkel, den späteren deutschen Kaiser Wilhelm II. darstellt.

Das Gemälde lässt erahnen: Es gab mal eine Zeit, da roch es auf den Straßen nach Pferdeäpfeln statt nach Diesel und Benzin – auch Feinstaub und Stickoxide waren noch kein Thema. Ja, die Welt war eine andere zu Lebzeiten des letzten deutschen Kaisers Wilhelm II., und daher fanden seine ZeitgenossInnen es vermutlich ganz vernünftig und nachvollziehbar, dass ihr Kaiser damals verlautbaren ließ: »Ich glaube an das Pferd. Das Automobil ist eine vorübergehende Erscheinung.« Heute wissen

nicht nur die HistorikerInnen unter uns: Wilhelm II. lag oft fatal daneben – so auch hier. Auch ein »Regent von Gottes Gnaden« kann sich eben täuschen.

Mir liegt es jetzt wahrlich fern, unsere aktuelle Verkehrspolitik mit der von Kaiser Wilhelm II. zu vergleichen – auch wenn eine Fraktion, die im Bundestag ganz rechts außen sitzt, nicht selten den Eindruck erweckt, sich in längst vergangene Zeiten zurückzuwünschen.

Mich treibt vielmehr die Sorge, dass auch wir im heutigen Deutschland gerade dabei sind, die Größe der Herausforderungen in der Verkehrspolitik nicht vollständig zu erfassen. Wir drohen Gefahr, den Entwicklungen hinterherzulaufen, statt sie mitzugestalten.

Wenn ein Bundesverkehrsminister sich wundert, dass der Europäische Gerichtshof die Diskriminierung von Ausländern verhindert; wenn er öffentlich die Elektromobilitätsstrategie des größten deutschen Autoherstellers als »komplett falsch« abtut; wenn er gegen den größten deutschen Automobilclub schießt, weil dieser sich nach Jahrzehnten offen zeigt, sachlich über ein Tempolimit zu diskutieren – dann schaut auch da jemand zurück statt nach vorn.

Die gute Nachricht ist: Die Debatte über Verkehrspolitik war selten so präsent und laut wie zurzeit. »Nun gut«, werden einige von Ihnen jetzt sicher sagen. Der Verkehrsminister hat zurzeit nun auch wirklich alle Hände voll damit zu tun, über Umstände und Kosten seiner sogenannten PKW-Maut zu sprechen – der vielleicht teuersten Bierzelt-Idee der Welt – ! Und in einem parlamentarischen Untersuchungsausschuss wird in Berlin zurzeit untersucht, ob es Verstöße gegen das Haushalts- und das Vergaberecht gegeben hat. Aber es geht in Berlin zum Glück nicht nur um die CSU-Maut.

II. Herausforderungen & Gründe pro Verkehrswende

Die Herausforderungen sind offensichtlich geworden: Die letzten Hitzesommer, der Winter, der sich grad eher nach einem verregneten Frühling anfühlt, oder auch die verheerenden Brände in Australien haben uns allen vor Augen geführt: Die Klimakrise ist kein Zukunftsszenario, kein grünes Hirngespinnst, nein, sie ist längst Wirklichkeit!

Mit dem Pariser Klimaabkommen hat die Weltgemeinschaft der Klimakrise den Kampf angesagt. Darüber gibt es einen großen Konsens in der Gesellschaft, in der Wirtschaft – und eigentlich auch bei allen ernst zu nehmenden Parteien in Deutschland.

Der Verkehrssektor hat als Ganzes bisher nicht zu Einsparungen von CO₂-Emissionen beigetragen. Statt zu sinken, stagnieren die Klimagase hier auf dem Niveau von 1990. Aber das Umdenken hat eingesetzt: Wenn zwar noch nicht auf Gesetzespapier, so ist doch wenigstens in den allermeisten Köpfen angekommen: Ein »Weiter so« können wir uns beim Thema Verkehr nicht leisten.

Schaut man sich vor diesem Hintergrund an, wie wichtig Mobilität für unseren Wirtschaftsstandort Deutschland ist, dann wird klar: Im Verkehrsbereich entscheidet

sich, ob es uns in Deutschland gelingt, Wirtschaft und Klimaschutz erfolgreich zusammenzubringen.

Als Grüner sage ich an dieser Stelle: Wir brauchen eine »Verkehrswende«. Aber sagen das nur wir Grüne? Nein. Auch die Kanzlerin sprach bereits von einem notwendigen »radikalen Wandel« der Mobilität, im bayrischen Koalitionsvertrag taucht das Wort – wenn auch etwas versteckt – auf, nur unser Bundesverkehrsminister vermeidet es.

Bei der Verkehrswende geht es nicht allein um Klimaschutz. Es geht auch um die Wettbewerbsfähigkeit unseres Wirtschaftsstandorts!

Der Erfolg des Geschäftsmodells Auto, wie wir es seit mehr als 130 Jahren kennen, basierte im Wesentlichen auf drei Säulen: Erstens dem fossilen Verbrennungsmotor. Zweitens der manuellen Steuerung – sozusagen die sprichwörtlich gewordene Freude am Fahren, das Auto als Sportgerät. Drittens dem individuellen Besitz, dem Auto als »verlängertes Wohnzimmer« und Statussymbol. Doch Entwicklungen wie Digitalisierung, E-Mobilität, Sharing Economy, Mobilitätsplattformen und Urbanisierung fordern dieses Geschäftsmodell gerade massiv heraus.

Autos fahren in Zukunft vernetzt, zunehmend autonom und werden immer öfter geteilt. Neuwagen fahren mit grünem Strom effizient, leise und mithilfe digitaler Assistenzsysteme so angepasst, dass sich kaum noch Unfälle ereignen. Ähnlich einem Smartphone wird das Auto immer mehr zu einer Plattform für Anwendungen und Entertainment-Systeme. Und auch dieser Herausforderung müssen wir uns stellen – in der Wirtschaft und in der Politik.

Viele Autos sammeln jetzt schon Daten, es wird immer mehr werden und VerbraucherInnen wissen in der Regel nicht, was mit diesen Daten passiert. Und auch im Zusammenhang mit autonomen Fahren oder Over-the-air-Updates ergeben sich neue haftungsrechtliche Fragen. Wie passt der Wunsch nach einer Verkehrswende zusammen mit der Meldung vor wenigen Wochen, dass dieses Jahr erstmals mehr als eine Million SUV neu zugelassen wurden und der Marktanteil damit über 30 Prozent steigt? Sind so viele SUV überhaupt ein Problem?

Zumindest aus Klimasicht lässt sich diese Frage wohl sehr eindeutig beantworten:

Wenn 2018 AutofahrerInnen in Deutschland summa summarum rund 52 Jahre im Stau standen, dann heißt das doch: Von der Verkehrswende profitieren auch alle die, die weiter Auto fahren! Denn alle, die aufs Auto tatsächlich angewiesen sind, haben dann mehr Platz auf der Straße. Wir alle brauchen eine Verkehrswende!

Um eins vorab klarzustellen: Verkehrswende heißt für mich eben nicht, von oben zu diktieren, wie man sich fortzubewegen hat. Verkehrswende heißt für mich: Klimafreundliche Alternativen und Angebote schaffen. Es geht auch nicht darum, das Auto gegen den Rest auszuspielen. Auch wenn es einige gerne hätten: Die Verkehrswende ist eben kein Kulturkampf – und erst recht nicht gegen das Auto!

Verkehrswende heißt auch nicht, Stadt gegen Land auszuspielen. Das Auto hat auch in Zukunft seine Berechtigung, gerade auf dem Land. Aber es ist eben auch kein Naturgesetz, dass man ohne Auto auf dem Land abgehängt beziehungsweise gar nicht mobil sei. Im Gegenteil: Das ist die Folge falscher Politik! Wenn der einzige

Bus im Dorf der Schulbus ist; wenn seit der Bahnreform 1994 über 5400 km Schiene stillgelegt wurden – dann muss man auch einmal den Bundesverkehrswegeplan grundsätzlich hinterfragen!

Der Bundesverkehrswegeplan geht übrigens allein für den PKW-Verkehr davon aus, dass dieser bis 2030 um rund 10 % anwächst, als ob man nichts dagegen tun könnte. 10 % mehr PKW-Verkehr? Wie soll das gehen auf unseren Straßen und in unseren Städten? Eine Horrorvorstellung auch und gerade für alle AutofahrerInnen die heute schon im Stau stehen. Stress und Aggressionen im Verkehr würden zu- statt abnehmen. Auch das werden Sie heute auf dem Verkehrsgerichtstag als einen Schwerpunkt diskutieren.

III. Verkehrsregeln für eine Verkehrswende

Es hat eine gewisse Tradition, dass der Straßenverkehr auf dem Verkehrsgerichtstag im Zentrum der Debatte steht. Das finde ich auch als Grüner gar nicht verkehrt, denn gerade im Straßenverkehr gibt es in Sachen Lebensqualität, Klima- und Umweltschutz viel zu holen. Was wir dazu brauchen, sind Regeln, die die Ziele der Verkehrswende mitdenken. Wir brauchen Regeln, die den Menschen, die Vision Zero, die Ökologie und die Lebensqualität der Menschen in den Mittelpunkt stellen – in der Stadt, auf dem Land, auf der Autobahn.

Ich bin mir sicher, als VerkehrsrechtlerInnen kennen die meisten von Ihnen die Entstehungsgeschichte unserer Straßenverkehrsordnung besser als ich. Unsere Straßenverkehrsordnung hat ihre Ursprünge bekanntlich noch aus einer Zeit, als es darum ging, die Durchsetzung des Autoverkehrs zu erleichtern. Folgerichtig ist das Verkehrsrecht ganz aufs Auto ausgelegt – über viele Jahrzehnte betrachtete das Verkehrsrecht den Verkehrsraum durch die Windschutzscheibe. Es ging darum, die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Autoverkehrs zu erhöhen, und jeder, der aus dem Fenster schaut, kann bestätigen – das hatte Erfolg. Der Autoverkehr dominiert unseren Verkehrsraum, egal ob das Auto steht oder fährt.

Eine der vielleicht spannendsten Debatten im letzten Jahr, andere würden vielleicht sagen, eines der meist überschätzten Themen, war die Debatte über die Einführung und Zulassung der Elektrokleinstfahrzeuge, also von E-Scooter & Co. Wie ich gesehen habe, wird sich ein Arbeitskreis auf dem diesjährigen Verkehrsgerichtstag ausführlich damit beschäftigen. Ob und inwiefern die Elektrokleinstfahrzeuge nun tatsächlich zum Klimaschutz beitragen, die Verkehrssicherheit beeinträchtigen oder angemessen recycelt werden, vermag ich bisher noch nicht abschließend zu beurteilen. Aber was mich bei aller Skepsis freut: Die E-Scooter zeigen, unsere Mobilität verändert sich, da ist was in Gang. Und sie zeigen: Verkehrswende kann Spaß machen! Der eigentliche Gewinn der Mikromobilitätsdebatte ist aber, dass wir endlich eine Debatte um die Aufteilung des öffentlichen Verkehrsraumes führen! Was wir nicht machen dürfen, ist FußgängerInnen, FahrradfahrerInnen und NutzerInnen von E-Kleinstfahrzeugen gegeneinander auszuspielen.

Verkehrswende heißt: Wir brauchen mehr Platz für alles, was innovativ und emissionsfrei unterwegs ist. Wir brauchen Regeln, die den Verkehrsraum gerechter aufteilen, sodass alle VerkehrsteilnehmerInnen etwas davon haben.

Mehr Platz – das ist auch eine Frage der Sicherheit. Ich begrüße ausdrücklich, dass die Bundesregierung endlich dazu bereit ist, die Straßenverkehrsordnung zu reformieren, und dafür möchte ich Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer ausdrücklich loben.

In Deutschland sind rund 47 Millionen Autos zugelassen – gleichzeitig besitzen die Deutschen aber auch fast 70 Millionen Fahrräder. Ein zentrales Anliegen muss sein, mehr Sicherheit für FußgängerInnen und Radfahrende zu schaffen. Im Durchschnitt stirbt in Deutschland pro Tag ein Radfahrer, alle sieben Minuten wird einer verletzt. Während sich die Sicherheit für VerkehrsteilnehmerInnen insgesamt langsam aber stetig verbessert, sind die Unfallzahlen für FußgängerInnen und Radfahrende konstant hoch. Im Jahr 2018 stieg die Anzahl der verunglückten Radfahrenden sogar um 13,6 % an. Jeder Tote, jede Verletzte ist eine(r) zu viel!

Radfahren ist Freiheit, aber ich will keinen Wilden Westen auf unseren Straßen. Es stimmt sehr bedenklich, wenn fast 50 % der Radfahrenden im Fahrrad-Monitor Deutschland angeben, sich im Straßenverkehr nicht sicher zu fühlen. Radfahren darf weder Kunststück noch Mutprobe sein. Und die Verbesserung der Sicherheit für Fahrradfahrende ist für mich so etwas wie ein Lackmустest dafür, ob wir Verkehrsregeln für eine Verkehrswende machen.

Es ist schon bizarr, wenn sich ein Abgeordneter einer im Bundestag vertretenen Fraktion kürzlich ans Rednerpult stellt und behauptet, das Fahrrad sei »vor allen Dingen das Verkehrsmittel der städtischen Boheme«. Wer so etwas sagt, ist offensichtlich nicht auf dem Land großgeworden. Denn für viele Kinder und Jugendliche auf dem Land und für alle, die sich auch danach kein eigenes Auto leisten können oder wollen, ist das Fahrrad das Mittel der Wahl, um in die Stadt oder zum Einkauf zu fahren - vor allem dann, wenn Bus und Bahn nicht fahren.

Noch weniger möchte ich erleben, dass dieser Abgeordnete dann noch Ursache und Wirkung tragischer Unfälle vertauscht und den Eltern eine Schuld zuschiebt, wenn sie ihre Kinder mit dem Fahrrad zur Schule fahren lassen; und dieser Abgeordnete sich sogar erdreistet, die Eltern zu beleidigen und ihnen einen »fahrlässigen Umgang mit der Gesundheit Schutzbedürftiger« vorwirft.

Im Bundestag stehen die Abgeordneten dieser Fraktion dankenswerterweise ziemlich alleine da. Fahrradfahren ist Mobilität, Fahrradfahren ist Gesundheit, Fahrradfahren ist Klimaschutz und Fahrradfahren kann noch mehr:

Ich bin stolzer Schirmherr der »AKTIONfahrRAD«. Diese Initiative engagiert sich in Schulen, fördert Kinder, stellt Schulen Räder zur Verfügung und unterstützt bundesweit die Aus- und Weiterbildung von Lehrerinnen und Lehrern, damit Radfahren von Kindesbeinen an gelernt wird. Bei meinen Besuchen der Schulprojekte habe ich gelernt: Fahrradfahren gibt Kindern Selbstvertrauen. Kinder sind stolz, wenn sie mit dem Rad eigenständig zur Schule fahren können. Fahrradfahren ist eine Kulturtechnik und gehört für mich genauso in die Schule wie Schwimmen und

zwar für Jungen wie für Mädchen, egal woher sie kommen. Dann ist Fahrradfahren auch Integration und Emanzipation. Da wundert es dann eigentlich auch niemanden mehr, dass die sogenannte AfD nicht will, dass Kinder Fahrrad fahren.

Eltern sollen sich nicht sorgen müssen, wenn sie ihre Kinder mit dem Fahrrad zur Schule schicken. Ich will, dass Zur-Schule-Radeln genauso so sicher ist wie das Elterntaxi im SUV und dafür müssen wir Verkehrsregeln ändern.

Vor Ort in den Kommunen hat die Verkehrswende längst begonnen, und deshalb ist es sinnvoll, dass der Bund den Kommunen mehr Entscheidungsfreiheit einräumt. Vor Ort wissen die Menschen am besten, was sie brauchen.

Vor ein paar Jahren hat das Bundesverkehrsministerium den Kommunen zugestanden, vor Schulen leichter Tempo 30-Abschnitte einrichten zu dürfen – auf einer Länge von 150 Metern. Oftmals passiert das leider erst dann, wenn bereits schwere Verkehrsunfälle mit Kindern geschehen sind. Ich will aber nicht, dass erst etwas passieren muss, bevor Kommunen handeln können. Welches Kind hat denn einen Schulweg von nur 150 m?

Wieso drehen wir das nicht um? Also: Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, und überall da, wo keine Gefahr droht, wo die Kommune sagt: »Hier geht es«, dort dürfen Autos 50 km/h fahren? Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in den Städten, das wäre ein Schritt Richtung Verkehrswende.

Ebenso unverständlich ist es, dass eine Fahrradstraße oder ein Zebrastreifen erst dann eingerichtet werden darf, wenn der Nachweis vorliegt, dass dort besonders viele FahrradfahrerInnen beziehungsweise FußgängerInnen unterwegs sind.

Ja, natürlich sind da noch nicht so viele Fahrradfahrer unterwegs. Deshalb soll da ja auch eine Fahrradstraße eingerichtet werden. Ich baue ja auch Schienen nicht nur da, wo bereits viele Züge fahren. Wenn wir im Sinne der Verkehrswende gestalten wollen, gehört diese Nachweisvorgabe abgeschafft!

Die CSU sieht sich bekanntlich gerne als Partei von Law & Order. Aber die angekündigte Überarbeitung des Bußgeldkatalogs ist alles andere als Abschreckung und Bestrafung. Bessere Verkehrsregeln stehen und fallen mit der Frage, ob sie eine abschreckende Wirkung haben und ob es sich für die Kommune überhaupt lohnt, auch finanziell, Verkehrsverstöße stärker zu kontrollieren. Bei FalschparkerInnen auf Geh- und Radwegen würde ich mir einmal wünschen, dass ein CSU-Verkehrsminister sich den Sheriff-Stern anlegt und ernst macht mit Law & Order.

Und ich möchte noch ergänzen, dass ich nicht länger hinnehmen will, dass Menschen an Kreuzungen sterben oder schwer verletzt werden, weil sie von abbiegenden LKWs überfahren werden. Und das, obwohl es schon längst technische Lösungen gibt, die das verhindern könnten, und die man zu ertragbaren Kosten in so gut wie jeden LKW einbauen könnte. Es ist richtig und begrüßenswert, dass unser Verkehrsminister auf EU-Ebene Druck für eine europäische Lösung macht, aber das allein ist mir zu langsam.

Wir könnten hier in Deutschland vorangehen, indem wir den Kommunen die Einrichtung von Verkehrssicherheitszonen ermöglichen, in die dann nur noch LKW mit Abbiegeassistenten einfahren dürfen.

In Bezug auf die Reform der StVO ist es gut, dass im Bundesverkehrsministerium der Groschen gefallen ist. Deutschland ist bereits Autoland - lassen Sie uns gemeinsam dafür sorgen, dass es auch Fahrradland wird! Darauf müssen wir bei der Novelle der Straßenverkehrsordnung achten.

Im Autoverkehr liegt viel Potenzial, ihn effizienter und klimafreundlicher zu gestalten. Es ist also auch ganz schön eine Frage des Geldbeutels, also des guten Wirtschaftens und der Effizienz, wie wir die Mobilität von morgen gestalten.

Zurzeit gibt es auf der Welt rund 1,2 Milliarden Fahrzeuge, die pro Tag insgesamt 16 Billionen Kilometer zurücklegen. Schätzungen zufolge werden es im Jahr 2030 rund 30 Billionen Kilometer sein. Das heißt auch: Mobilität ist ein riesiger Markt und es lohnt sich, mehr über Mobilität zu reden und weniger über Verkehr.

Gleichzeitig gibt es ein riesiges Potenzial für mehr Effizienz. Ein Auto in Deutschland steht durchschnittlich 23 Stunden am Tag. Und wenn es fährt, fahren durchschnittlich weniger als 1,5 Personen mit. Wir fahren also vor allem viele leere Sitzplätze durch die Gegend. Würde man nun die Auslastung auf durchschnittlich zwei Personen erhöhen, könnte man die Anzahl der Fahrten um 25 % senken.

Bis vor einigen Jahren war das Bündeln von Einzelfahrwünschen, das sogenannte »Pools« von Fahrten ein nahezu unlösbares logistisches Problem. Dank der Megatrends Digitalisierung, Sharing-Economy, Urbanisierung und Automatisierung ist das heute kein Hexenwerk mehr. Die richtige App reicht aus, Algorithmen machen es möglich.

Mehr Mobilität mit weniger Verkehr kommt nicht von alleine. Zurzeit wird das Personenbeförderungsgesetz novelliert und ich bin froh, dass wir in Berlin bisher weitestgehend fraktionsübergreifend darüber miteinander sprechen. Mein Wunsch wäre, dass wir diese Chance nutzen, um klar und deutlich zu sagen: Wir müssen Autos effizienter nutzen.

Wir brauchen passgenaue Regeln, damit neue Mobilitätsdienstleister tatsächlich mehr Mobilität anbieten und für weniger Verkehr sorgen. Zum Beispiel durch eine verpflichtende »Pooling-Quote«.

Wir müssen uns trauen, die Gestaltungskraft der Politik einzusetzen und Leitplanken aufstellen, damit neue Märkte in die richtige Richtung fahren.

VI. »German Can Do«

Wissen Sie, was mir an den Jugendlichen von Fridays for Future am meisten imponiert? Ihr Glaube an Politik. Sie vertrauen in die Gestaltungskraft von Politik und stehen dieser positiv gegenüber. Man muss sicher nicht jede ihrer Forderungen in ihrer ganzen Radikalität teilen, aber es ist doch beeindruckend, dass die jungen Menschen uns Politikerinnen und Politiker zum Handeln auffordern. Sie wollen nicht weniger, sondern mehr Politik. Sie wissen, Politik kann verändern, wenn sie das denn möchte.

Die Glühbirne wäre nie erfunden worden, wenn man weiter versucht hätte, die Kerze zu optimieren. Mein Wunsch: Den Mut und die unternehmerische Weitsicht, die vor mehr als 130 Jahren zur Erfindung des Autos führte – den Spirit eines Karl von Drais, eines Gottlieb Daimler, Wilhelm Maybach, Carl-Friedrich Benz – die wünsche ich mir auch heute von den Autokonzernen, aber vor allem auch von meinen Kolleginnen und Kollegen in der Bundesregierung.

Aber wer wie der Bundesverkehrsminister fast jede politische Maßnahme meidet, die auf eine ambitionierte Politik des Fortschritts setzt, handelt nicht nach »German Vernunft«. Das ist »German Angst«!

Schauen wir uns die bereits angesprochene Debatte um das Tempolimit auf Autobahnen einmal von einer ganz anderen, einer neuen Perspektive aus an. Die Vorteile für Verkehrssicherheit und Klimaschutz schieben wir mal für einen Moment beiseite. Dann stellen wir schnell fest, dass auch die Entwicklung des vernetzten und autonomen Fahrens von einem Tempolimit profitiert. Denn mit zunehmenden Geschwindigkeiten steigen zum Beispiel die Anforderungen an Sensorik und an Rechenkapazitäten der automatisierten Fahrzeuge massiv an. Die Debatte um Tempolimits wird uns auch in den nächsten Jahren erhalten bleiben, so viel ist sicher.

Wir können diejenigen sein, die die neue Mobilität prägen. Dazu müssen wir uns trauen. Ich warne davor, dass wir in der Politik aus Angst vor Verlusten erstarren, denn dann werden wir noch mehr verlieren.

Ich kann verstehen, dass meine Kolleginnen und Kollegen der anderen demokratischen Parteien sich unter Druck gesetzt fühlen von einer Partei, die das Thema »Automobil« als neues Angst-Thema entdeckt hat, nach der Euro- und nach der Flüchtlingskrise. Diese Partei will die Verkehrswende zum Kulturkampf umdeuten und setzt auf schrille Töne statt politischer Lösungen.

In einem Antrag warnte die AfD vor wenigen Monaten davor, dass die Verkehrswende, insbesondere die Stärkung der Schiene, am Ende gar zu Hungersnöten führen wird. Da kann ich nur antworten: Meines Wissens hatten wir die letzten Hungersnöte in Deutschland, nachdem Rechtsradikale dieses Land in den Abgrund geführt hatten!

Die Sorge um Arbeitsplätze in der Automobil- und Zuliefererindustrie ist selbstverständlich berechtigt und sie treibt auch mich täglich um. Aber wer so tut, als könne alles beim Alten bleiben, spielt mit der Angst der Menschen, die sich um ihren Arbeitsplatz sorgen. Wer so tut, als wären alle diese Veränderungen nur ein grüner Hokusfokus, den man genauso gut lassen könnte, setzt die Erfolgsgeschichte der deutschen Automobilwirtschaft aufs Spiel. Ich will keinen Nokia-Moment für unsere Automobilwirtschaft!

Mit jährlichen Exportquoten von rund 75 % ist die Automobilwirtschaft in Deutschland enorm abhängig von den internationalen Märkten. Jedes dritte Auto geht schon heute nach China und als größter Automarkt gibt China viele Trends vor, ob wir wollen oder nicht.

Großbritannien, Frankreich und Spanien haben angekündigt, sich ab 2040 vom fossilen Verbrenner zu verabschieden. Irland, Dänemark und die Niederlande wollen

dies bereits zehn Jahre früher tun. Norwegen will sogar schon 2025 so weit sein. In so einer exportorientierten Wirtschaftsbranche wird es nicht funktionieren, einen trumpschen Schutzzaun um den fossilen Verbrenner zu ziehen. Dann setzen wir nicht nur Arbeitsplätze aufs Spiel, dann riskieren wir eine ganze Industrie! Und seien wir ehrlich: Wie viele Unternehmen kennt die Wirtschaftsgeschichte, die erfolgreich an einer alten Technologie festgehalten haben, weil sie Arbeitsplätze erhalten wollten?

Dazu passt die Ankündigung von Elon Musk, eine Gigafactory in Brandenburg nahe Berlin hochzuziehen. Warum macht er das dort? Weil wir die besten Facharbeiterinnen und Facharbeiter, die besten Ingenieure und Ingenieurinnen haben und weil dort viel Ökostrom zur Verfügung steht.

Für einige Verfechter der fossilen Welt muss das ganz schön peinlich sein. Da muss erst ein Amerikaner kommen, um zu erklären, dass Klimaschutz und Ökostrom ein Wettbewerbsvorteil sind. Da muss ein Amerikaner kommen, um den Zweiflern zu zeigen, dass unsere Ingenieurinnen und Ingenieure E-Mobilität und Zukunft können.

V. Schluss

Meine Damen und Herren,

die Verkehrswende ist kein Projekt eines einzelnen Verkehrsministers. Sie ist eine Standortfrage für unser Land, ein gemeinsamer Kraftakt. Wir dürfen nicht zulassen, dass einige sie zu einem Gegeneinander, zu einem Kulturkampf umdeuten. Verkehrswende ist Innovation – in Bezug auf die Technik, die Politik und auch auf die Verkehrsregeln. Wir brauchen mutige Reformen, und dabei brauchen wir Sie ganz besonders!

Wir werden die Verkehrswende auch nicht mit 51 zu 49 Prozent durchdrücken können. Was uns in der Verkehrspolitik fehlt, ist ein demokratischer Konsens. Es geht um demokratischen Streit – und um gemeinsame Lösungen. Und auch daran werden Sie in den nächsten beiden Tagen arbeiten.

Sehr geehrter Herr Staudinger, Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, ich wünsche Ihnen allen einen erfolgreichen 58. Verkehrsgerichtstag und bin mir sicher, viele der Vorschläge, die Sie hier erarbeiten, werden auch uns in Berlin noch beschäftigen!

Herzlichen Dank!

Beweisrecht und Informationsbeschaffung im deutschen Kfz-Haftpflichtprozess bei EU-Auslandsunfällen

**Dr. Christoph Lafontaine¹,
Ministerialrat, Ministerium der Justiz, Saarbrücken**

Der Zentralruf der Autoversicherer in Deutschland registriert jährlich rund 35.000 Auslandsunfälle von in Deutschland zugelassenen Autos mit Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen.² Ein Teil dieser Fälle wird streitig vor Gericht ausgetragen. Sind die Gerichte des ehemaligen Reiseweltmeisters Deutschland für diese Aufgabe gerüstet?

In Abgrenzung zu den mittels »Grüner Karte« zu regulierenden Inlandsunfällen mit Auslandsbeteiligung soll hier die Konstellation betrachtet werden, in der

- sich der Unfall im EU-Ausland ereignet,
- der Geschädigte in Deutschland seinen Wohnsitz hat,
- der gegnerische Haftpflichtversicherer seinen Sitz in der EU hat und
- der Geschädigte das deutsche Prozessgericht anruft.

In dieser Konstellation ist das deutsche Prozessgericht für die Direktklage gegen die Haftpflichtversicherung in der Regel unproblematisch nach Art. 13 Abs. 2 iVm. Art. 11 Abs. 1b EuGVVO³ zuständig.⁴ Sonderkonstellationen, die Anlass zu Abgrenzungsproblemen geben, kommen in der Praxis vergleichsweise selten vor. Sie sind

1 Dr. Christoph Lafontaine, Ministerialrat, Ministerium der Justiz, Saarbrücken. Der Beitrag beruht auf dem Referat des Verfassers auf dem 58. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2020, das auch im Tagungsband des VGT abgedruckt ist, und gibt die persönliche Ansicht des Verfassers wieder.

2 GDV, Dienstleistungs-GmbH, Pressemitteilung vom 9.7.2019, S. 1.

3 Sog. Brüssel Ia-Verordnung: 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, ABl. L 351/1 vom 20.12.2012.

4 Vgl. EuGH, Urt. v. 17.09.2009 – C-347/08, Rdn. 30, Slg. 2009, I-8661-8680 – Vorarlberger Gebietskrankenkasse; EuGH, Urt. v. 13.12.2007 – C-463/06, Rdn. 24 ff., Slg. 2007, I-11321-11336 – FBTO/Odenbreit; BGH, Urt. v. 24.02.2015 – VI ZR 279/14, juris-Rdn. 13 ff., zfs 2015, 689–692.

in Rechtsprechung⁵ und Literatur⁶ verschiedentlich aufbereitet worden und lassen sich mit dem handwerklichen Rüstzeug des Richters einer angemessenen Lösung zuführen. In Zweifelsfragen kann – bei letztinstanzlichen Entscheidungen muss – der deutsche Richter einschlägige Auslegungsfragen nach Art. 267 AEUV dem Gerichtshof der Europäischen Union vorlegen.

Auch bei der Ermittlung des anzuwendenden materiellen Rechts bewegt sich der Richter in der Regel auf beherrschbarem Terrain. Das deutsche Gericht wendet die Rom II-Verordnung⁷ unabhängig davon an, ob sie auch am Unfallort Geltung beansprucht.⁸ Art. 4 Abs. 1 Rom II-Verordnung führt grundsätzlich zum Recht am Ort des Schadenseintritts, also regelmäßig zum Recht des Unfallorts und damit beim Auslandsunfall zum ausländischen Recht. Abweichende Anknüpfungen sind möglich, so bei einem vorrangig zu beachtenden gemeinsamen gewöhnlichen Aufenthalt von Schädiger und Geschädigten im Zeitpunkt des Schadenseintritts (Art. 4 Abs. 2 Rom II-Verordnung) oder bei Vorliegen einer offensichtlich engeren Verbindung (Art. 4 Abs. 3 Rom II-Verordnung). Gerade letztere Anknüpfung birgt durchaus einige Auslegungsschwierigkeiten.⁹ Aber auch die autonome Auslegung des Europarechts¹⁰ gehört zum vertrauten Auslegungskanon des deutschen Richters. Auch hier besteht letztlich die Möglichkeit und ggf. Pflicht zur Vorlage an den Gerichtshof der Europäischen Union.

Die Probleme der gerichtlichen Praxis beim Auslandsunfall liegen in anderen Bereichen. Exemplarisch sollen hier folgende Fragen behandelt werden:

- Nach welchem Recht würdigt das Prozessgericht die Beweise?
- Wie ermittelt es das ausländische Recht? Und
- Wie erhebt es über den Auslandsunfall Beweis?

5 Vgl. etwa EuGH, Urt. v. 21.01.2016 – C-521/14, Rdn. 47, DAR 2016, 79–81 – SO-VAG; EuGH, Urt. v. 20.07.2017 – C-340/16, Rdn. 39, – KABEG/MMA IARD – VersR 2017, 1481–1484; EuGH, Urt. v. 31.01.2018 – C-106/17, Rdn. 41 – Hofsoe/LVM, VersR 2018, 1020–1023.

6 Vgl. etwa Staudinger in: Münchener Kommentar zum Straßenverkehrsrecht, Band 3 – Internationales Straßenverkehrsrecht, 2019, IZVR/IPR, Rdn. 7 ff.; Lafontaine, EU-Auslandsunfälle im deutschen Kfz-Haftpflichtprozess, in: Homburger Tage 2015, S. 59–101, sowie die einschlägigen Kommentierungen zur Brüssel Ia-Verordnung.

7 Verordnung (EG) Nr. 864/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Juli 2007 über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht, ABl. L 199/40 vom 31.07.2007.

8 Vgl. Wagner/Berentelg, MDR 2010, 1353, 1357; Bouwmann, zfs 2015, 183; Staudinger in: Festschrift für Kropholler, 2008, 691–713 (700).

9 Vgl. etwa Unberath/Cziupka/Pabst in: Rauscher, Europäisches Zivilprozess- und Kollisionsrecht, 4. Aufl. 2016, Art. 4 Rom II-VO Rdn. 161; Lafontaine aaO (Fn. 6), S. 59–101 (72 ff.).

10 Vgl. EuGH, Urt. v. 06.10.1982 – Rs. 283/81, Rdn. 19 ff., Slg. 1982, 3415–3442, – C.I.L.F.I.T.

I. Das anwendbare Beweisrecht

Bei Kfz-Haftpflichtprozessen gilt für das anzuwendende materielle Recht der Grundsatz der Stauseinheit.¹¹ Nach Art. 15 Rom II-Verordnung bestimmen sich insbesondere Haftungsgrund und -umfang, das Vorliegen, die Art und die Bemessung des Schadens oder der geforderten Wiedergutmachung sowie die Bedingungen für das Erlöschen von Verpflichtungen und die Vorschriften über die Verjährung nach der *lex causae*.¹²

Beweis und Verfahren richten sich hingegen nicht nach der Rom II-Verordnung, Art. 1 Abs. 3 Rom II-Verordnung. Insbesondere das Beweisverfahren, also die Vorbereitung und Durchführung der Beweiserhebung, unterliegt vielmehr der *lex fori*, also dem Recht am Ort des entscheidenden Gerichts.¹³ Gleiches gilt für die Beurteilung der Beweisbedürftigkeit von Tatsachen¹⁴ sowie die Beweiswürdigung, also die Prüfung, ob die Beweisaufnahme die Überzeugung des Gerichts vom Vorliegen einer Tatsache mit dem jeweils geforderten Grad an Überzeugung ergeben hat.¹⁵ Danach ist etwa § 286 ZPO anwendbar,¹⁶ d.h. der deutsche Richter schöpft, auch wenn ausländisches Sachrecht anwendbar ist, seine Überzeugungsbildung im Rahmen freier Beweiswürdigung aus dem gesamten Ergebnis der Beweisaufnahme, ohne an formelle Beweisregeln gebunden zu sein.

11 Vgl. Engel in: *jurisPK-BGB*, 8. Aufl. 2015, Art. 15 Rom II-VO Rdn. 7; Thorn in: *Palandt, BGB*, 77. Aufl. 2018, Art. 15 Rom II-VO Rdn. 2; Hohloch in: *Erman, BGB*, 15. Aufl. 2017, Art. 15 VO Rom II Rdn. 1; Junker in: *MünchKomm-BGB*, 7. Aufl. 2018, Art. 15 Rom II-VO Rdn. 5; Spickhoff in: *Bamberger/Roth/Hau/Poseck (Hrsg.), BeckOK-BGB*, Ed. 51, 01.08.2019, Art. 15 VO (EG) 864/2007 Rdn. 1.

12 Zu Einzelheiten vgl. Lafontaine, *EU-Auslandsunfälle im deutschen Kfz-Haftpflichtprozess*, in: *Homburger Tage* 2015, S. 59–101 (S. 77 ff.).

13 Vgl. Schack, *Internationales Zivilverfahrensrecht*, 7. Aufl. 2017, Rdn. 736; Linke/Hau, *Internationales Zivilverfahrensrecht*, 7. Aufl. 2018, Rdn. 10.13; Geimer, *Internationales Beweis- und Beweisverfahrensrecht*, 7. Aufl. 2015, Rdn. 2268 ff.; Staudinger in: *Münchener Kommentar zum Straßenverkehrsrecht*, Band 3 – *Internationales Straßenverkehrsrecht*, 2019, IZVR/IPR, Rdn. 129; im Grundsatz auch Coester-Waltjen, *Internationales Beweisrecht*, 1983, Rdn. 416.

14 Vgl. Linke/Hau, *Internationales Zivilverfahrensrecht*, 7. Aufl. 2018, Rdn. 10.6; Coester-Waltjen, *aaO* Fn. 10, Rdn. 279 ff.; Geimer, *Internationales Beweis- und Beweisverfahrensrecht*, 7. Aufl. 2015, Rdn. 2280.

15 Vgl. BGH, *Urt. v. 03.05.2006 – XII ZR 195/03*, *juris*-Rdn. 12, BGHZ 168, 79–96; BGH, *Urt. v. 30.07.1954 – VI ZR 32/53*, JZ 1955, 702–703; Ahrens, *der Beweis im Zivilprozess*, 2015, Kap. 58 § 196, Rdn. 22; Geimer, *Internationales Beweis- und Beweisverfahrensrecht*, 7. Aufl. 2015, Rdn. 2338; Nagel/Gottwald, *Internationales Zivilprozessrecht*, 7. Aufl. 2013, § 10 Rdn. 57; Linke/Hau, *Internationales Zivilverfahrensrecht*, 7. Aufl. 2018, § 10 Rdn. 10.12; Prütting in: *MünchKomm-ZPO*, 5. Aufl. 2016, § 286 Rdn. 20; Schack in: *Festschrift für Coester-Waltjen*, 2015, S. 725–732 (727); Doukoff in: *jurisPK-Straßenverkehrsrecht*, 2016, § 844 BGB, Rn. 229.

16 Vgl. BGH, *Urt. v. 27.04.1977 – VIII ZR 184/75*, WM 1977, 793–795, *juris*-Rdn. 24.

a) Das Beweismaß

Probleme wirft in der Praxis die Frage auf, nach welchem Recht sich das Beweismaß bestimmt, also die Frage, welchen Grad an Überzeugung vom Vorliegen einer Tatsache das Gericht gewonnen haben muss, um die Tatsache bejahen zu können.

Die Frage hat im Kfz-Haftpflichtprozess große praktische Relevanz. Ist die *lex fori* anwendbar, muss der deutsche Richter differenzieren: Für den Nachweis des ersten Verletzungserfolges, der Primärverletzung, verlangt das strenge Beweismaß des § 286 ZPO die volle Überzeugung des Gerichts. Im Rahmen der haftungsausfüllenden Kausalität ist der Richter hingegen besonders frei gestellt. § 287 ZPO begnügt sich für Sekundärschäden mit einem erleichterten Beweismaß. Danach genügt eine hinreichende bzw. überwiegende, auf gesicherter Grundlage beruhende Wahrscheinlichkeit.¹⁷

Diese Unterscheidung findet in vielen europäischen Rechtsordnungen keine Entsprechung.¹⁸ So kann das Beweismaß der überwiegenden Wahrscheinlichkeit (*vraisemblance prépondérante*) nach Schweizer Recht etwa schon im Rahmen der Haftungsbegründung für den Nachweis eines natürlichen Kausalzusammenhangs Geltung beanspruchen.¹⁹ Danach gilt ein Beweis als erbracht, wenn für die Richtigkeit der Sachbehauptung nach objektiven Gesichtspunkten derart gewichtige Gründe sprechen, dass andere denkbare Möglichkeiten vernünftigerweise nicht maßgeblich in Betracht fallen.²⁰ Auch die italienische Rechtsprechung spricht schon beim Nachweis des Kausalzusammenhangs von einer überwiegenden Wahrscheinlichkeit (*»più probabile che non«*).²¹ Im englischen oder schwedischen Recht definiert sich das allgemeine Beweismaß nach der überwiegenden Wahrscheinlichkeit (*preponderance of the evidence/balance of probabilities*).²² Die französische Rechtsprechung

17 Vgl. BGH, Urt. v. 29.01.2019 – VI ZR 113/17, juris-Rn. 12, VersR 2019, 694–697; BGH, Urt. v. 05.11.2013 – VI ZR 527/12, juris-Rn. 13, GesR 2014, 16–21; BGH, Urt. v. 12.02.2008 – VI ZR 221/06, juris-Rdn. 9, VersR 2008, 644–646.

18 Vgl. dazu im Einzelnen Brinkmann, *Das Beweismaß im Zivilprozess aus rechtsvergleicher Sicht*, 2005.

19 Vgl. BG, Urt. v. 09.07.2010 – 4 A_48/2010 – 7.1., zitiert nach <http://www.servat.unibe.ch>; BG, Urt. v. 19.12.2006 – 4 C.298/2006, BGE 133 III 81 – E. 4.2.2 S. 88.

20 Vgl. BG, Urteil vom 09.07.2010 – 4 A_48/2010 – 7.1., zitiert nach <http://www.servat.unibe.ch>; BG, Urt. v. 19.12.2006 – 4 C.298/2006, BGE 133 III 81 – E. 4.2.2 S. 89.

21 Vgl. Cass. Terza Civile, Urt. v. 19.09.2019 – n. 23328, Ziffer 12; Cass. Terza Civile, Urt. v. 24.10.2017 – 25112, Ziffer 5.2, zitiert jeweils nach <http://www.italgiure.giustizia.it/sncass/>; Cass. Civ., sez. Un., Urt. v. 11.01.2008 – n. 576, zitiert nach <https://www.unibocconi.it/wps/wcm/connect/1dba10b4-bd94-40aa-bbd7-7744a33b5764/Responsabilit%C3%A0+medica.+Danni+da+trasfusione.pdf?MOD=AJPERES>.

22 Vgl. Vgl. zum englischen Recht Denning J. in: *Miller v. Minister of Pensions (1947)* 2 All ER 372, S. 373 f., zitiert nach Garret in: Nagel/Bajons, *Beweis – Preuve – Evidence, Grundzüge des zivilprozessualen Beweisrechts in Europa*, 2003, England Rdn. 23; Brinkmann, aaO (Fn. 21), S. 27 ff.); zum schwedischen Recht Lindell in: Nagel/Bajons, *Beweis – Preuve – Evidence, Grundzüge des zivilprozessualen Beweisrechts in Europa*, 2003, Schweden Rdn. 19; zum dänischen Recht Smith in: Nagel/Bajons, *Beweis – Preuve – Evidence, Grundzüge des zivilprozessualen Beweisrechts in Europa*, 2003, Rdn. 15; vgl. auch zur Beweislehre in

verzichtet zumeist ganz auf eine Definition des Beweismaßes.²³ In dem stark urkundsbeweislich geprägten Erkenntnisverfahren vor den französischen Zivilgerichten kommt der Beweiswürdigung von vornherein eine andere praktische Bedeutung bei als im deutschen Zivilprozess. Besonderheiten des materiellen Rechts – etwa die gesetzliche Vermutung der Zurechnung eines in zeitlicher Nähe zum Unfall eingetretenen Schadens (»implication«)²⁴ – drängen die Beweiswürdigung aus dem Inbegriff der Verhandlung noch weiter zurück. Soweit der Anwendungsbereich der freien Beweiswürdigung (»libre appréciation«) überhaupt eröffnet ist, betonen die französischen Gerichte die persönliche Überzeugung (»intime conviction«) des Richters,²⁵ begnügen sich im Übrigen aber mit einer eher summarischen Beweiswürdigung.²⁶ Ob der intime conviction eher ein Konzept der richterlichen Gewissheit (»certitude«) oder eher ein Wahrscheinlichkeitsurteil (»vraisemblance«) zugrunde liegt, wird lediglich in der Literatur – und auch dort nur spärlich – diskutiert.²⁷ Aber auch dort, wo die Rechtsordnungen das Beweismaß definieren, müssen sich hinter identischen Begrifflichkeiten nicht zwingend gleiche Maßstäbe verbergen und umgekehrt.

Die Rechtsprechung²⁸ und die herrschende Literatur²⁹ wenden auf das Beweismaß die *lex fori an*. Das hat zunächst ganz praktische Gründe. Das Verständnis einer

Skandinavien: Motsch, Vom rechtsgenügenden Beweis – Zur Entscheidung von Zivilsachen nach Wahrscheinlichkeit unter besonderer Berücksichtigung der Abstammungsfeststellung, 1983, S. 37 ff.; Lindell in: Nagel/Bajons, Beweis – Preuve – Evidence, Grundzüge des zivilprozessualen Beweisrechts in Europa, 2003, Schweden, S. 519, 531 f.

23 Vgl. Vergès/Vial/Leclerc, Droit de la preuve, 2015, Rn. 424; Aynès/Vuitton, Droit de la preuve, 2. Aufl. 2017, Rdn. 645; Brinkmann, Das Beweismaß im Zivilprozess aus rechtsvergleichender Sicht, 2005, S. 58 f., unter Hinweis auf Planiol, Traité élémentaire de droit civil, Band 1, Rdn. 350: »quand la réalité d'un fait est devenue certaine, on dit que la preuve est faite«.

24 Vgl. Cass. Civ. 2e, Urt. v. 16.10.1991 – 90-11.880, www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?idTexte=JURITEXT000007026880; Cass. Civ. 2e, Urt. v. 19.02.1997 – 95-14.034, www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?idTexte=JURITEXT0000070379331.

25 Vgl. insbesondere die in Strafsachen verwendete Terminologie, etwa Cass. Crim., Urt. v. 27.11.2018 – 17-87.385, www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechExpJuri&idTexte=JURITEXT000037787011&fastReqId=2056284822&fastPos=7; Cass. Crim, Urt. v. 03.02.1992 – 91-81.426, www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechExpJudi&idTexte=JURITEXT000007067332&fastReqId=1325802151&fastPos=1.

26 Vgl. Cass. Civ. 1e, Urt. v. 15.05.2019 – 18-18111, www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechExpJudi&idTexte=JURITEXT00003850791&fastReqId=728860915&fastPos=77; Cass. Civ. 3, Urt. v. 14.12.2005 – 04-18.198, www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechExpJuriJudi&idTexte=JURITEXT000007052391&fastReqId=456755543&fastPos=1.

27 Dazu ausführlich etwa Vergès/Vial/Leclerc, Droit de la preuve, 2015, Rn. 420 ff.

28 Vgl. OLG Koblenz Urt. v. 05.02.1993 – 2 U 338/89, RIW 1993, 502–504 (503); OLG Hamm, Urt. v. 07.07.1987 – 1 UF 645/86, FamRZ 1987, 1307–1309 (1308); LG Saarbrücken, Urt. v. 09.03.2012 – 13 S 51/11 – juris-Rdn. 20, NJW-RR 2012, 885–887.

29 Vgl. Schack, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2017, Rdn. 776; Nagel/Gottwald, Internationales Zivilprozessrecht, 7. Aufl. 2013, § 10 Rdn. 56; Doukoff in: jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2016, § 844 BGB, Rn. 230; Lafontaine, EU-Auslandsunfälle im deutschen Kfz-Haftpflichtprozess, in: Homburger Tage 2015, S. 59–101 (83).

Rechtsordnung vom anzuwendenden Beweismaß mit all ihren Nuancen wird für den Richter letztlich nicht in erster Linie anhand abstrakter Definitionen erfahrbar. Vielmehr muss sich der Rechtsanwender in die konkrete praktische Handhabung durch die Rechtsprechung anhand einer Gesamtschau einschlägiger Einzelfallentscheidungen hineinfühlen. Besonders deutlich wird das in Rechtsordnungen, die auf eine Definition des Beweismaßes ganz verzichten. Die dafür erforderliche praktische Erfahrung lässt sich durch eine abstrakte wissenschaftlich-dogmatische Aufbereitung der Beweismaßdefinition nicht ersetzen. Den für die Gewinnung eines solchen Erfahrungswissens erforderlichen Aufwand kann der deutsche Richter, der anlassbezogen einen Einzelfall zu entscheiden hat, realistischerweise nicht betreiben.

Die Gegenansicht will hingegen die *lex causae* auf das Beweismaß anwenden.³⁰ Sie argumentiert, das Beweismaß sei mit dem materiellen Recht eng verflochten. Jede Beweismaßbestimmung sei eine Haftungsbestimmung und jede Verringerung der erforderlichen Beweisstärke erweitere den materiellen Anspruch.³¹ Diese materiellrechtliche Verflochtenheit des Beweismaßes mit dem materiellen Recht lässt sich in der Tat nicht leugnen. Sie gebietet jedoch nicht zwingend die Zuordnung zur *lex causae*. Ebenso gut ließe sich umgekehrt die enge Verflochtenheit des Beweismaßes mit dem unzweifelhaft prozessrechtlichen Grundsatz der freien Beweiswürdigung betonen, welche gestört würde, wollte man Ersteres nach der *lex causae*, Letzteres aber nach der *lex fori* beurteilen.³² Die gesetzgebungstechnisch-systematische Verortung des Beweismaßes im Prozessrecht stützt den engen Bezug zum Verfahrensrecht.

Gewichtiger erscheint, dass das Beweismaß in der Sache keineswegs vorrangig den materiellrechtlichen Anspruch erweitert oder verengt. Vielmehr steuert der Gesetzgeber mit dem Beweismaß im Rahmen der ihm zustehenden Einschätzungsprärogative bewusst auch, welche Ermittlungsaufwände er seinen Gerichten zumuten will und welche Standards er für unverzichtbar hält, damit die Judikate überzeugen und die Gerichte ihre friedensstiftende Funktion gegenüber den Rechtsunterworfenen erfüllen können. Beansprucht ein Staat wie etwa die Bundesrepublik, die Akzeptanz seiner Rechtsprechung durch hohe Beweismaßstandards zu gewährleisten,³³ so ist das – über den Einzelfall mit Auslandsbezug hinaus – für das Verständnis der Dritten Gewalt im Staat fundamental und kann deshalb nicht zur Disposition des ausländischen Rechts gestellt werden. Wäre das deutsche Gericht gezwungen, ein Beweismaß anzuwenden, das nach der Wertung des deutschen Verfahrensrechts nicht ausreichend erschiene, um überzeugen zu können, litte das Vertrauen in die Erkenntnisfähigkeit

30 Vgl. Staudinger in: Münchener Kommentar zum Straßenverkehrsrecht, Band 3 – Internationales Straßenverkehrsrecht, 2019, IZVR/IPR, Rdn. 137; Coester-Waltjen, Internationales Beweisrecht, 1983, Rdn. 365; Spellenberg in: MünchKomm-BGB, 7. Aufl. 2018, Art. 11 EGBGB Rdn. 46.

31 Vgl. Geimer, Internationales Beweis- und Beweisverfahrensrecht, 7. Aufl. 2015, Rdn. 2336; Buciek, Beweislast und Anscheinsbeweis im internationalen Recht – Eine Untersuchung zum Grundsatz des »Verfahrens nach eigenem Recht«, 1984, 282 ff.

32 Vgl. Schack in: Festschrift für Coester-Waltjen, 2015, S. 725–732 (730).

33 Ähnlich Schack, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2017, S. 731.

des deutschen Gerichts und seine Eignung zur Schaffung von Rechtsfrieden. Dass die deutsche Verfahrensordnung den Anspruch erhebt, sich gegenüber solchen Maßstäben durchzusetzen, erscheint umso mehr legitim, wenn die Anwendung der *lex causae* überdies dazu führen müsste, dass von dem Gericht bei der Erfassung des ausländischen Beweismaßes geradezu Unmögliches gefordert würde. Die Anwendung der *lex fori* beruht danach nicht primär auf Praktikabilitätsabwägungen, sondern auf einem legitimen Souveränitätsanspruch des Staates.

b) Der Anscheinsbeweis

Von besonderer praktischer Bedeutung ist in Kfz-Haftpflichtprozessen ferner die Frage, nach welchem Recht sich Beweiserleichterungen bestimmen, insbesondere, ob das deutsche Gericht, wenn ausländisches Sachrecht zur Anwendung kommt, nach den Regeln des deutschen Anscheinsbeweises verfahren darf. Die Entscheidung dieser Frage kann durchaus ergebnisrelevant sein. So spricht nach deutschem Verständnis beim Auffahrunfall beispielsweise unter bestimmten Umständen der Beweis des ersten Anscheins für ein Verschulden des Auffahrenden,³⁴ wohingegen der niederländische Hoge Raad einen Anscheinsbeweis beim Auffahrunfall verneint.³⁵

Nach Art. 22 Rom II-Verordnung ist das Deliktsstatut auch anzuwenden, soweit es gesetzliche Vermutungen aufstellt oder die Beweislast verteilt. Der Anscheinsbeweis ist unbestritten nur eine tatsächliche, aber keine gesetzliche Vermutung.³⁶ Ein Teil der Rechtsprechung und eine verbreitete Auffassung im Schrifttum interpretieren den Anscheinsbeweis aber als Beweislastregel und unterstellen ihn deshalb der *lex causae*.³⁷ Zur Begründung wird – ähnlich wie für die Einordnung des Beweismaßes – die Verflochtenheit des Anscheinsbeweises mit dem materiellen Recht betont. Als Kontrollüberlegung wird ergänzend darauf hingewiesen, dass die Herleitung des Anscheinsbeweises beim Auffahrunfall aus deutschen Normen (nämlich aus § 1 Abs. 2, § 3 Abs. 1 und § 4 StVO) hergeleitet werde, die als Sicherheits- und Verhaltensregeln

34 Vgl. BGH, Urt. v. 13.12.2016 – VI ZR 32/16 – juris-Rdn. 10 – MDR 2017, 333, mwN.

35 Hoge Raad, Urteil vom 13. April 2001 – C99/215HR, Ziffer 3.2, zitiert nach <https://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:HR:2001:AB1065>.

36 So auch Hohloch in: Erman, BGB, 15. Aufl. 2017, Art. 22 VO Rom II Rdn. 4; Junker in: MünchKomm-BGB, 7. Aufl. 2018, Art. 22 Rom II-VO Rdn. 8; Staudinger, NJW 2011, 650, 651.

37 So AG Geldern, Urteil vom 27. Oktober 2010 – 4 C 356/10, juris-Rdn. 17, NJW 2011, 686–688; Thorn in: Palandt, BGB, 77. Aufl. 2018, Art. 22 Rom II-VO Rdn. 1; Geimer in: Zöller, ZPO, 32. Aufl. 2018, § 363 Rdn. 160; Greger in: Zöller, ZPO, 32. Aufl. 2018, vor § 284 Rdn. 29a; Greger/Zwickel, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 5. Aufl. 2014, Art. 4 Rom II-Verordnung Rdn. 23; Junker in: MünchKomm-BGB, 7. Aufl. 2018, Art. 22 Rom II-VO Rdn. 8 f.; Jakob/Picht in: Rauscher, Europäisches Zivilprozess- und Kollisionsrecht, 2011, Art. 22 Rom II-VO Rdn. 8; Coester-Waltjen, Internationales Beweisrecht, 1983, Rdn. 342 ff.; Engel in: jurisPK-BGB, 8. Aufl. 2017, Art. 22 Rom II-VO Rdn. 6; Staudinger NJW 2011, 650 ff.; Hohloch in: Erman, 15. Aufl. 2017, Art. 15 Rom-II-VO Rdn. 15; tendenziell auch Bachmeier in: Bachmeier, Regulierung von Auslandsunfällen, 2. Aufl. 2017, D/EU Rdn. 375 ff.; nunmehr auch Saarländisches Oberlandesgericht, Urteil vom 06.02.2020 – 4 U 33/18.

gemäß Art. 17 Rom II-Verordnung beim Auslandsunfall gar nicht anwendbar seien. Die gegenteilige Auffassung begünstige überdies in unzweckmäßiger Weise ein forum shopping.³⁸

Die vorherrschende Rechtsprechung wendet hingegen auch in diesen Fällen die lex fori an.³⁹ Auch für den Anscheinsbeweis ist der Hinweis auf die Verflochtenheit mit dem materiellen Recht richtig, rechtfertigt aber für sich allein nicht die Anwendung der lex causae. Für die Anwendung der lex fori spricht nämlich, dass es sich bei dem Anscheinsbeweis, wie der Bundesgerichtshof formuliert, »nicht um ein besonderes Beweismittel, sondern um den konsequenten Einsatz von Sätzen der allgemeinen Lebenserfahrung bei der Überzeugungsbildung im Rahmen der freien Beweiswürdigung gemäß § 286 ZPO« handelt.⁴⁰ Die Anwendung des Anscheinsbeweises ist also nichts anderes als freie Beweiswürdigung, und diese richtet sich nach allgemeiner Auffassung nach der lex fori.⁴¹

Auch der Hinweis auf die Relevanz von Sicherheits- und Verhaltensregeln als Ortsrecht geht fehl. Der Erfahrungssatz, den der deutsche Richter beim Anscheinsbeweis zugrunde legt, beruht nicht auf der normativen Geltung einer nationalen Verhaltensregel, sondern auf dem Wissen um biologisch bedingte Reaktionszeiten und technisch-naturwissenschaftliche Zusammenhänge beim Bremsgeschehen bei ansonsten typisch gelagerten Geschehensabläufen. Die diesbezüglich von dem Richter angenommene Lebenserfahrung mag zutreffen oder trügen. Aber sie beansprucht unabhängig davon Geltung, ob sich das Geschehen in Maastricht oder Aachen ereignet hat. Die nationale Verhaltensregel ist lediglich insoweit relevant, als die Schlussfolgerung des Anscheinsbeweises nur zulässig ist, wenn sie so bemessen ist, dass sich der Auffahrunfall bei normgerechtem Verhalten nach der Lebenserfahrung sicher vermeiden lässt. Würde eine Rechtsordnung etwa zum Mindestabstand die Regel »1/10-Tacho« aufstellen, würde schon die Lebenserfahrung – auch nach deutschem Prozessrecht – nicht für die Vermeidbarkeit des Unfalls streiten.

38 Vgl. Staudinger in: Münchener Kommentar zum Straßenverkehrsrecht, Band 3 – Internationales Straßenverkehrsrecht, 2019, IZVR/IPR, Rdn. 132 f.

39 Vgl. BGH, Urteil vom 4. Oktober 1984 - I ZR 112/82, juris-Rdn. 9, VersR 1995, 133–134; LG Saarbrücken, Urteil vom 11. Mai 2015 – 13 S 21/15 – juris-Rdn. 22, NJW 2015, 2823–2826; LG Saarbrücken, Urteil vom 13. Februar 2015 – 13 S 203/15; Prütting in: Münchener Kommentar zur Zivilprozessordnung, 5. Aufl. 2016, § 286 Rdn. 50, 55; Laumen in: Prütting/Gehrlein, ZPO, 11. Aufl. 2019, § 286 Rdn. 29; Schack, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2017, Rdn. 746; Nagel/Gottwald, Internationales Zivilprozessrecht, 7. Aufl. 2013, § 10 Rdn. 57 f.; Thole, IPrax 2010, 285–289 (286); Freymann in: Wellner/Freymann, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2016, Grundlagen des Straßenverkehrsrechts, Rdn. 85; Lafontaine, EU-Auslandsunfälle im deutschen Kfz-Haftpflichtprozess, in: Homburger Tage 2015, S. 59–101 (85).

40 Vgl. BGH, Urteil vom 17. Juni 1997 – X ZR 119/94, juris-Rdn. 12, VersR 1998, 338–340; OLG Schleswig, Urteil vom 16. Juni 2011 – 5 U 131/10, juris-Rdn. 21; LG Saarbrücken, Urteil vom 19. Juli 2013 – 13 S 61/13, juris-Rdn. 25, zfs 2013, 564–565; LG Saarbrücken, Urteil vom 19. Oktober 2012 – 13 S 122/12, juris-Rdn. 30, NJW-RR 2013, 541–544.

41 Allg. A., vgl. Fn. 12.

Dass es bei Anwendung der *lex fori* zum *forum shopping* kommen kann, trifft zu, liegt jedoch schon in der Eröffnung eines weiteren Gerichtsstandes mit abweichendem Prozessrecht begründet und ist auch sonst nicht immer zu vermeiden.⁴² Letztlich liegt dem *forum-shopping*-Argument der Hinweis auf einen angenommenen Wertungswiderspruch bei der Behandlung identischer Sachverhalte durch zwei verschiedene Gerichte zugrunde. Wendet man indes die *lex causae* an, nimmt man einen anderen Wertungswiderspruch in Kauf, nämlich, dass ein und dasselbe deutsche Gericht identische Auffahrunfälle aus dem alleinigen Grund unterschiedlich behandeln müsste, dass es die naturwissenschaftlichen Wirkungszusammenhänge in den Niederlanden und Deutschland unterschiedlich beurteilen müsste. Das kann nicht überzeugen. Auch ein deutscher Orthopäde würde zwei identische Beinbrüche gleich behandeln, unabhängig davon, ob der Patient in Deutschland oder in den Niederlanden gestürzt ist, und zwar selbst dann, wenn die Schulmedizin in den Niederlanden einen anderen Ansatz favorisieren würde. Da es hier um die Beurteilung von naturwissenschaftlichen Wirkungszusammenhängen geht, die von dem nationalen materiellen Recht unabhängigen sind, steht wieder die Glaubwürdigkeit des Entscheiders infrage, die das Recht des Gerichtsstaates nicht zur Disposition stellen kann.

II. Die Ermittlung des ausländischen Sachrechts

Selbst wenn das Beweisrecht nach deutschem Prozessrecht zu beurteilen ist, muss das Gericht beim Auslandsunfall in der Regel zumindest in der Begründetheit der Klage ausländisches Sachrecht anwenden.

Das vom Kollisionsrecht für anwendbar erklärte Sachrecht ist von dem deutschen Richter zwingend zu beachten.⁴³ Art. 14 Abs. 1 Satz 1 a) Rom II-Verordnung gestattet den Parteien zwar eine nachträgliche Rechtswahl. Die Prozessbevollmächtigten der Parteien dürfen das deutsche Sachrecht jedoch regelmäßig nicht wählen, um die Unwägbarkeiten des unbekanntes ausländischen Rechts zu vermeiden. Da die Rechtswahl für den Mandanten mit Nachteilen verbunden sein könnte, darf der Rechtsanwalt sie nicht vornehmen, ohne zuvor über die Folgen belehrt zu haben.⁴⁴ Um diese Belehrung fehlerfrei vornehmen zu können, müsste er das maßgebliche ausländische Recht aber bereits ermittelt und korrekt auf den Fall angewendet haben.⁴⁵

42 Vgl. etwa zur Anknüpfung des Sachrechts die Unterschiede zwischen Rom II-Verordnung und Haager Übereinkommen über das auf Straßenverkehrsunfälle anzuwendende Recht vom 4. Mai 1971.

43 Vgl. BGH, Urt. v. 25.09.1997 – II ZR 113/96, juris-Rdn. 8, NJW 1998, 1321–1322; Urt. v. 21.09.1995 – VII ZR 248/94, juris-Rdn. 14, NJW 1996, 54–55.

44 Vgl. zur Beratungs- und Belehrungspflicht des Rechtsanwalts allgemein BGH, Urt. v. 15.01.2009 – IX ZR 166/07 – NJW 2009, 1589–1591 (1590); Vill in: Fischer/Vill/Fischer/Rinkler/Chab, Handbuch der Anwaltshaftung, 4. Aufl. 2015, § 2 Rdn. 276 ff.

45 Vgl. BGH, Urt. v. 22.02.1972 – VI ZR 135/70, juris-Rdn. 25, VersR 1972, 564–566; vgl. dazu etwa auch Mankowski/Knöfel in: Reithmann/Martiny, Internationales Vertragsrecht, 8. Aufl. 2015, Rdn. 6.726.

1. Methoden der Ermittlung des ausländischen Sachrechts

Die Ermittlung des ausländischen Sachrechts stellt das Gericht vor eine Herausforderung. Der deutsche Tatrichter ermittelt das ausländische Recht von Amts wegen.⁴⁶ Dabei darf er sich nicht auf die Heranziehung von Rechtsquellen beschränken, sondern muss auch die konkrete Ausgestaltung des Rechts in der ausländischen Rechtspraxis, insbesondere die ausländische Rechtsprechung, berücksichtigen.⁴⁷ Der Tatrichter ist gehalten, das Recht als Ganzes zu ermitteln, wie es sich in Lehre und Rechtsprechung entwickelt hat.⁴⁸ Auf welche Weise das Gericht das ausländische Recht ermittelt, steht grundsätzlich in seinem Ermessen.⁴⁹ Dabei muss der Richter alle zur Verfügung stehenden Erkenntnismöglichkeiten ausschöpfen, bis er eine sichere Überzeugung von dem ausländischen Recht gewonnen hat.⁵⁰ Die Anforderungen an die Ermittlungspflicht sind umso größer, je detaillierter und kontroverser die Parteien eine ausländische Rechtspraxis vortragen⁵¹ und je komplexer und je fremder im Vergleich zum deutschen das anzuwendende Recht ist.⁵² Das Revisionsgericht überprüft, ob der Tatrichter sein Ermessen rechtsfehlerfrei ausgeübt, insbesondere sich anbietende Erkenntnisquellen unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls hinreichend ausgeschöpft hat.⁵³ Auf eine Verletzung von ausländischem Recht an sich kann die Revision nicht gestützt werden.⁵⁴ Gibt die Entscheidung keinen Aufschluss darüber, dass der Tatrich-

46 Vgl. BGH, Beschl. v. 13.05.2015 – IV ZB 30/14, juris-Rdn. 10; BGH, Beschl. v. 30.04.2013 – VII ZB 22/12, juris-Rdn. 39, WM 2013, 1225.

47 Vgl. BGH, Urt. v. 14.01.2014 – II ZR 192/13, juris-Rdn. 15, MDR 2014, 362–263; BGH, Urt. v. 30.04.2013 – VII ZB 22/12, juris-Rdn. 39, MDR 2013, 866–867; BGH, Urt. v. 23.06.2003 – II ZR 305/01, juris-Rdn. 9, NJW 2003, 2685–2686; BGH, Urt. v. 24.03.1987 – VI ZR 112/86, juris-Rdn. 13, VersR 1987, 818–820; BVerwG, Urt. v. 19.07.2012 – 10 C 2/12, juris-Rdn. 14, BVerwGE 143, 369–381; Beschl. vom 10.12.2004 – 1 B 12/04, juris-Rdn. 4, NVwZ 2005, 466.

48 Vgl. BGH, Urt. v. 14.01.2014 – II ZR 192/13, juris-Rdn. 15, MDR 2014, 362–263; BGH, Urt. v. 23.06.2003 – II ZR 305/01, juris-Rdn. 9, NJW 2003, 2685–2686.

49 Vgl. BGH, Urt. v. 30.04.1992 – IX ZR 233/90 – juris-Rdn. 26, BGHZ 118, 115–170; BGH, Urt. v. 29.06.1987 – II ZR 6/87, juris-Rdn. 8, WM 1987, 1265–1266; vgl. dazu auch Kindl, ZZZ 111 (1998), 177, 82 ff.

50 Vgl. Vgl. BGH, Urt. v. 23.06.2003 – II ZR 305/01, juris-Rdn. 9, VersR 2004, 70–71; BGH, Urt. v. 13.05.1997 – IX ZR 292/96, juris-Rdn. 11, MDR 1997, 879–880; BGH, Urt. v. 21.01.1991 – II ZR 50/90, juris-Rdn. 10, NJW 1991, 1418–1420; Prütting in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2016, § 293 Rdn. 49.

51 Vgl. BGH, Urt. v. 23.04.2002 – XI ZR 136/01, juris-Rdn. 17, NJW-RR 2002, 1359–1363; BGH, Urt. v. 30.04.1992 – IX ZR 233/90, juris-Rdn. 29, BGHZ 118, 151–170; dazu auch Kindl, ZZZ 111 (1998), 177, 179 ff.

52 Vgl. BGH, Urt. v. 13.12.2005 – XI ZR 82/05, juris-Rdn. 33, BGHZ 165, 248–261; BGH, Urt. v. 30. April 1992 – IX ZR 233/90, juris-Rdn. 28, BGHZ 118, 151–170.

53 Vgl. BGH, Urt. v. 14.01.2014 – II ZR 192/13, juris-Rdn. 15, MDR 2014, 362–263; BGH, Beschl. v. 30.04.2013 – VII ZB 22/12, juris-Rdn. 39, MDR 2013, 866–867; BGH, Urt. v. 23.04.2002 – XI ZR 136/01, juris-Rdn. 17, NJW-RR 2002, 1359–1363, mwN.

54 Vgl. BGH, Beschl. v. 04.07.2013 – V ZB 197/12, juris-Rdn. 15 ff., BGHZ 198, 14–22; vgl. auch Sturm, JZ 2011, 74 ff.; kritisch dazu etwa Geimer, Internationales Zivilprozessrecht, 7. Aufl. 2015, Rdn. 2601; Hess/Hübner, NJW 2009, 3132 ff.; Riehm, JZ 2014, 73 ff.

ter seiner Pflicht nachgekommen ist, das ausländische Recht zu ermitteln, wie es in Rechtsprechung und Rechtslehre Ausdruck und in der Praxis Anwendung findet, ist revisionsrechtlich davon auszugehen, dass eine ausreichende Erforschung des ausländischen Rechts verfahrensfehlerhaft unterblieben ist.⁵⁵

Grundsätzlich kommen drei Methoden zur Ermittlung des ausländischen Rechts in Betracht:

a) Die Einholung eines Sachverständigengutachtens

Sie stellt den Regelfall in der Gerichtspraxis dar. Entscheidet sich das Gericht für dieses Instrument, muss es nach Rechtsprechung und herrschender Literatur die allgemeinen zivilprozessualen Bestimmungen für den Sachverständigenbeweis vollständig beachten.⁵⁶ Danach ist grundsätzlich ein Beweisbeschluss zu erlassen, §§ 284, 358, 404 ZPO.

Die Parteien können sich mit bindender Wirkung für das Gericht auf einen Sachverständigen einigen, § 404 Abs. 4 ZPO. Als Sachverständige werden üblicherweise Gutachter der Max-Planck-Institute für ausländisches oder internationales Privatrecht oder sonstiger mit ausländischem Recht befasster Institute oder Lehrstühle der rechtswissenschaftlichen Fakultäten bestimmt.⁵⁷ Sie sind gemäß § 407 Abs. 1 ZPO zur Gutachtenerstellung verpflichtet, soweit die Thematik in ihr Fachgebiet fällt. Bei Richtern, Beamten oder anderen Personen des öffentlichen Dienstes sind nach § 408 Abs. 2 ZPO die besonderen beamtenrechtlichen Vorschriften zu beachten. Nach § 41 Abs. 1 DRiG darf ein deutscher Richter weder außerdienstlich Rechtsgutachten erstatten noch entgeltlich Rechtsauskünfte erteilen. Als Sachverständiger zur Bestimmung des ausländischen Rechts scheidet er danach regelmäßig aus. Beamtete Professoren des Rechts, die zugleich Richter sind, dürfen mit Genehmigung der obersten Dienstbehörde Rechtsgutachten erstatten, § 41 Abs. 2 S. 1 DRiG. Das ausländische Recht ist in diesem Punkt teilweise weniger streng und gestattet auch Richtern die Erstattung von Rechtsgutachten oder die Erteilung von Rechtsauskünften.

Auch eine im Ausland ansässige Person kann ohne Verstoß gegen die staatliche Souveränität ihres Aufenthaltsstaates zum Sachverständigen bestimmt werden.⁵⁸ Dabei darf sich das Gericht nach herrschender Auffassung auch unmittelbar an den ausländischen Sachverständigen wenden.⁵⁹ Allerdings sind im Ausland wohnhafte

55 Vgl. BGH, Urt. v. 13.09.2016 – VI ZB 21/15, juris-Rdn. 57, BGHZ 212, 1–29; BGH, Beschl. v. 30.04.2013 – VII ZB 22/12, juris-Rdn. 39, MDR 2013, 866–867; BGH, Urt. v. 08.05.1992 – V ZR 95/91, NJW 1992, 3106, 3107; BGH, Urt. v. 23.04.2002 – XI ZR 136/01, juris-Rdn. 17, NJW-RR 2002, 1359–1360; BGH, Urt. v. 26.06.2001 – XI ZR 241/00 – juris-Rdn. 18, BGHReport 2001, 894–895.

56 Vgl. BGH, Urt. v. 15.06.1994 – VIII ZR 237/93, juris-Rdn. 24, MDR 1994, 939; BGH, Urt. v. 10.07.1975 – II ZR 174/74, juris-Rdn. 8, MDR 1975, 1003–1004.

57 Vgl. etwa Hetger, DNotZ 2003, 310–320.

58 Vgl. Hau, RIW 2003, 822–830 (825); Ahrens, der Beweis im Zivilprozess, 2015, Kap. 59 § 202 Rdn. 50.

59 Geimer, Internationales Zivilprozessrecht, 7. Aufl. 2015, Rdn. 441; Heinrich in:

Personen nicht zur Gutachtenerstattung verpflichtet; sie können sich lediglich freiwillig nach § 407 Abs. 2 ZPO zur Gutachtenerstattung verpflichten.⁶⁰

Holt das Gericht ein Sachverständigengutachten ein, hat es nach § 411 Abs. 3 ZPO das Recht und auf Antrag der Parteien nach §§ 402 iVm. 397 ZPO die Pflicht, den Sachverständigen zur Erläuterung seines schriftlichen Gutachtens zu laden.⁶¹ Das gilt auch für Gutachten zur Ermittlung des ausländischen Rechts.⁶² Die Ladung von Sachverständigen mit Sitz im Ausland wirft jedoch Probleme auf. Denn sie wird verbreitet selbst dann als Eingriff in die staatliche Souveränität, nämlich die Gebietshoheit, des anderen Staates angesehen, wenn sie keine Zwangsmaßnahme für den Fall des Nichterscheinens enthält.⁶³ Der Bundesgerichtshof neigt allerdings der Auffassung zu, eine Ladung vor das Prozessgericht sei förmlich zulässig, auch wenn sie nicht durchsetzbar sei.⁶⁴ Zumindest ist es zulässig, den Sachverständigen zur freiwilligen Teilnahme am Verhandlungstermin im Inland zu bitten.⁶⁵ Bislang nicht abschließend geklärt ist die Bedeutung von § 407 Abs. 2 ZPO für im Ausland ansässige Sachverständige. Danach ist zur Gutachtenerstattung auch derjenige verpflichtet, der sich hierzu vor Gericht bereit erklärt hat. Die Verletzung dieser Pflicht ist nach § 409 ZPO zwangsmittelbewehrt. Teilweise wird eine solche Ahndungsmöglichkeit mit Blick auf die staatliche Souveränität des anderen Staates allerdings generell verneint.⁶⁶ Nach der Gegenansicht soll die Verhängung von Ordnungsmitteln nach vorheriger Androhung im Wege der Rechtshilfe zulässig sein.⁶⁷

Hat sich der ausländische Sachverständige nicht schon vorab zum persönlichen Erscheinen vor dem Prozessgericht verpflichtet, muss ihn das Gericht – auch auf Antrag der Parteien – nicht im Wege der Inlandsbeweisaufnahme zur mündlichen Erläuterung vor das Prozessgericht laden.⁶⁸ Es hat jedoch die nach den Regeln über den Auslandsbeweis einschlägigen Möglichkeiten auszuschöpfen, um eine mündliche Erläuterung des Sachverständigengutachtens zu ermöglichen,⁶⁹ also (innerhalb der EU) eine mündliche Erläuterung vor dem Rechtshilfegericht zu veranlassen

MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2016, § 363 Rdn. 4; a.A. Berger in: Stein/Jonas, ZPO, 23. Aufl. 2015, § 363 Rdn. 17: Zustellung des Ersuchens im Wege der Rechtshilfe.

60 Vgl. Ahrens, der Beweis im Zivilprozess, 2015, Kap. 59 § 202 Rdn. 52.

61 Vgl. BGH, Urt. v. 22.05.2001 – VI ZR 268/00, juris-Rdn. 13 ff., NJW-RR 2001, 1431–1433; BGH, Urt. v. 10.07.1952 – IV ZR 15/52, BGHZ 6, 398–401 (400 f.).

62 Vgl. BGH, Urt. v. 15.06.1994 – VIII ZR 237/93, juris-Rdn. 24, MDR 1994, 939; BGH, Urt. v. 10.07.1975 – II ZR 174/74, juris-Rdn. 8, MDR 1975, 1003–1004.

63 Vgl. Ahrens, der Beweis im Zivilprozess, 2015, Kap. 58 § 196 Rdn. 3; Geisler, ZZP 91 (1978), 176–197 (177, 193).

64 Vgl. BGH, Urt. v. 24.04.1980 – IX ZR 30/79 – juris-Rdn. 13 – MDR 1980, 931–932.

65 Vgl. Ahrens, der Beweis im Zivilprozess, 2015, Kap. 58 § 202 Rdn. 57; Hau, RIW 2003, 822–830, 825.

66 Vgl. Hau, RIW 2003, 822–830 (825); Berger in: Stein/Jonas, ZPO, 23. Aufl. 2015, § 363 Rdn. 17.

67 So Ahrens, der Beweis im Zivilprozess, 2015, Kap. 59 § 202 Rdn. 52.

68 Vgl. BGH, Urt. v. 24.04.1980 – IX ZR 30/79 – juris-Rdn. 13 – MDR 1980, 931–932.

69 Vgl. BGH, Urt. v. 24.04.1980 – IX ZR 30/79 – juris-Rdn. 13 – MDR 1980, 931–932.

oder eine unmittelbare (Auslands-) Beweisaufnahme vor dem Prozessgericht nach Art. 17 EU-BewV zu beantragen.

Ist danach nicht gewährleistet, dass der ausländische Sachverständige persönlich vor dem Prozessgericht erscheint, stellt sich die Frage, ob die Wahl eines ausländischen Sachverständigen, der sich nicht zum Erscheinen verpflichtet hat, nicht von vornherein ermessensfehlerhaft ist.⁷⁰ Das dürfte jedoch zumindest im innereuropäischen Bereich zu verneinen sein, weil nach der EU-BewV Möglichkeiten bestehen, eine gleichwertige persönliche Einvernahme herzustellen.⁷¹

Das Problem einer etwaigen Rückforderung von übersandten Akten lässt sich durch die Übersendung von Kopien reduzieren und wird im Zeitalter der elektronischen Aktenführung bald der Vergangenheit angehören.

Im Regelfall genügt der Tätrichter seiner aus § 293 ZPO folgenden Erforschungspflicht des ausländischen Rechts, wenn er das Gutachten eines mit den einschlägigen Fragen vertrauten wissenschaftlichen Instituts einholt und auf entsprechenden Antrag der Partei den Gutachter zur mündlichen Verhandlung lädt, damit dieser seine Ausführungen mündlich erläutern kann.⁷² Etwas anderes gilt allerdings, wenn es maßgeblich auf die ausländische Rechtspraxis und Rechtsprechung ankommt, der Sachverständige sich jedoch auf die Auswertung der ihm zugänglichen Literatur und die Auslegung der einschlägigen Gesetze beschränken muss, die ihm hierzu keinen hinreichenden Aufschluss bieten.⁷³

Während danach im Einzelfall die Einholung eines Rechtsgutachtens ungenügend sein kann, wird umgekehrt teilweise vertreten, das Gericht müsse aus Gründen der Verfahrensbeschleunigung und Kostenminimierung vorrangig versuchen, sich die erforderlichen Informationen auf andere Weise, nämlich durch Abfragen von Rechtsinformationssystemen oder die Einholung einer Auskunft nach dem Europäischen Übereinkommen betreffend Auskünfte über ausländisches Recht⁷⁴ zu verschaffen.⁷⁵ Das erscheint für den Regelfall zu streng.⁷⁶ Bei der Anwendung ausländischen Rechts durch den mit der jeweiligen Rechtsordnung nicht vertrauten Richter besteht nahezu durchweg das Risiko von Fehlinterpretationen, wenn sich der Richter auf eine Eigenrecherche in einer Rechtsauskunftsdatenbank verlässt, im Übrigen aber keine Möglichkeit für eine eingehendere Befassung mit der jeweiligen Rechtsordnung hat. Auch ist nicht ausgemacht, dass der in der Praxis wenig eingespielte Weg über

70 Vgl. Schack in: Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2017, Rdn. 714; Geisler, ZZP 91 (1978), 176–197 (193 ff.).

71 Dazu noch unten III.

72 Vgl. BGH, Urt. v. 21.01.1991 – II ZR 49/90 – juris-Rdn. 6, NJW-RR 1991, 1211–1213.

73 Vgl. BGH, Urt. v. 21.01.1991 – II ZR 49/90 – juris-Rdn. 6, NJW-RR 1991, 1211–1213.

74 Europäisches Übereinkommen betreffend Auskünfte über ausländisches Recht vom 7. Juni 1968 (Londoner Übereinkommen), BGBl. 1974 II S. 937.

75 Vgl. OLG München, Urt. v. 5. Februar 2010 – 10 U 4091/09, IPRspr 2010, 1; Geimer in: Zöller, ZPO, 32. Aufl. 2018, § 293 Rdn. 15.

76 So auch Bachmeier in: Bachmeier, Regulierung von Auslandsunfällen, 2. Aufl. 2017, D/EU Rdn. 430; Lafontaine, EU-Auslandsunfälle im deutschen Kfz-Haftpflichtprozess, in: Homburger Tage 2015, S. 59–101 (91).

Übermittlungs- und Empfangsstellen nach dem Londoner Übereinkommen schneller zu beschreiten wäre als die Einholung eines Sachverständigengutachtens.

Eine nur schwer zu überwindende Schwierigkeit bei der Einholung eines Sachverständigengutachtens zur Ermittlung des ausländischen Rechts besteht schließlich in der Abgrenzung zwischen der Vermittlung des ausländischen Rechts durch den Sachverständigen und seine Anwendung auf den konkreten Fall durch das Gericht. Wenn der Sachverständige – was unter praktischen Gründen nahe liegt –, das ausländische Recht anhand des konkreten Falls erläutert, dann ist für eine selbstständige Rechtsanwendung durch den Richter kaum noch Raum.⁷⁷

b) Die interne Ermittlung des ausländischen Rechts

Im Rahmen seiner Ermessensausübung kann das Gericht gemäß § 293 Satz 1 ZPO auch entscheiden, anstelle der Einholung eines Sachverständigengutachtens das ausländische Recht intern zu ermitteln.⁷⁸ Dabei verfährt der Richter ebenso wie bei der Ermittlung des inländischen Rechts, d.h. er prüft selbst die ausländischen Gesetze oder sonstige Normen, studiert die ausländische Rechtsprechung und Literatur sowie veröffentlichte Rechtsgutachten zum ausländischen Recht.⁷⁹ Ebenso wie bei der Ermittlung des deutschen Rechts handelt es sich dabei nicht um eine Beweisaufnahme, sondern einen rein gerichtswissenschaftlichen Vorgang.⁸⁰

c) Das formlose Verfahren

Nach § 293 Satz 2 ZPO hat der deutsche Richter ferner die Möglichkeit, zur Ermittlung des ausländischen Rechts andere Erkenntnisquellen zu benutzen und zum Zwecke einer solchen Benutzung das Erforderliche anzuordnen. Dabei ist das Gericht nicht auf die förmlichen Beweismittel des Strengbeweisverfahrens nach der ZPO beschränkt. Es kann beispielsweise Auskünfte von privaten oder öffentlichen Stellen im In- und Ausland – auch von Botschaften, Konsulaten, Ministerien – einholen und die verschiedensten Berufsträger – Richter, Rechtsanwälte, Wissenschaftler, solche, die als Sachverständige in Betracht kämen⁸¹ – befragen und dabei die unterschiedlichsten Kommunikationsformen – schriftlich, mündlich, fernmündlich, per E-Mail, Fax oder Videokonferenz – nutzen.⁸² Auch Rechtsgutachten, die zu früheren Fällen erstattet wurden, können verwertet werden.

⁷⁷ Vgl. schon Lafontaine, EU-Auslandsunfälle im deutschen Kfz-Haftpflichtprozess, in: Homburger Tage 2015, S. 59–101 (87).

⁷⁸ Vgl. in der Sache BGH, Urt. v. 30.04.1992 – IX ZR 233/90 – juris-Rdn. 31 ff., BGHZ 118, 115–170; KG, Urt. v. 26.02.2016 – I-6 U 90/15, juris-Rdn. 67; GRUR-RR 2016, 417–475.

⁷⁹ Vgl. Geimer in: Zöller, ZPO, 32. Aufl. 2018, § 293 Rdn. 20; Lindacher in: Festschrift für Schumann, 2001, S. 283.

⁸⁰ Vgl. Prütting in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2016, § 293 Rdn. 24; Laumen in: Prütting/Gehrlein, ZPO, 11. Aufl. 2019, § 293 ZPO Rdn. 7.

⁸¹ Vgl. Kindl, ZZP 111 (1998), 177, 187 f.

⁸² Vgl. etwa Bachmeier in: Bachmeier, Regulierung von Auslandsunfällen, 2013, D/EU Rdn. 396 ff.; Nagel/Gottwald, Internationales Zivilprozessrecht, 7. Aufl. 2013, § 11 Rdn. 30;

aa) insbesondere: Das Londoner Übereinkommen

Im Rahmen des formlosen Verfahrens kann das Gericht schließlich auch eine Auskunft nach dem Europäischen Übereinkommen betreffend Auskünfte über ausländisches Recht⁸³ einholen. Bei dieser Verfahrensweise hat das deutsche Gericht regelmäßig ein Auskunftsersuchen in der Sprache des ersuchten Staates zu formulieren, Art. 14 Abs. 1 Londoner Übereinkommen. Es muss die Punkte, zu denen eine Rechtsauskunft gewünscht wird sowie ggf. das Rechtssystem, auf das sich die gewünschte Auskunft beziehen soll, angeben und den Sachverhalt mit allen Angaben darstellen, die zum Verständnis des Ersuchens und zu seiner richtigen und genauen Beantwortung erforderlich sind, Art. 4 Abs. 1, 2 Londoner Übereinkommen. Das Auskunftsersuchen ist an die zuständige deutsche Übermittlungsstelle (Art. 2 Abs. 2 Londoner Übereinkommen) zu senden. Übermittlungsstellen sind in Deutschland insbesondere das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz sowie die Landesjustizministerien.⁸⁴ Die Übermittlungsstelle übermittelt das Ersuchen der Empfangsstelle des anderen Staates, Art. 5, Art. 2 Abs. 1 Londoner Übereinkommen. Die Empfangsstelle beantwortet das Ersuchen oder leitet es an eine andere öffentliche oder private Stelle zur Beantwortung weiter. Letzterenfalls können für die Beantwortung Kosten erhoben werden, die der ersuchende Staat zu zahlen hat, Art. 15 Abs. 1 Londoner Übereinkommen. In diesem Fall holt die Empfangsstelle vor der Beantwortung hierzu die Zustimmung der anfragenden Stelle ein, Art. 6 Abs. 3 Londoner Übereinkommen. Empfangsstelle und beantwortende Stelle können von der anfragenden Stelle auf dem Umweg über ggf. die Ermittlungsstelle und die Übermittlungsstelle ergänzende Angaben verlangen, soweit dies zur Beantwortung erforderlich ist, Art. 13 Abs. 1, 2 Londoner Übereinkommen. Auch die Übermittlung der Antwort erfolgt auf diesem Weg, Art. 9 Londoner Übereinkommen. Die Beantwortung hat so schnell wie möglich zu erfolgen, eine konkrete Frist setzt das Übereinkommen aber nicht, Art. 12 Londoner Übereinkommen. Eine mündliche Erläuterung der Auskunft ist nicht vorgesehen, § 4 AuRAG.

bb) insbesondere: Das Europäische Justizielle Netz für Zivil- und Handelssachen

Eine weitere Möglichkeit zur formlosen Ermittlung des ausländischen Rechts bietet das Europäische Justizielle Netz für Zivil- und Handelssachen.⁸⁵ Es findet seine Grundlage in zwei Entscheidungen des Rates bzw. des Europäischen Parlaments und

Kindl, ZZZ 111 (1998), 177, 186 ff.

83 Europäisches Übereinkommen betreffend Auskünfte über ausländisches Recht vom 7. Juni 1968 (Londoner Übereinkommen), BGBl. 1974 II S. 937.

84 Vgl. § 9 des Gesetz zur Ausführung des Europäischen Übereinkommens betreffend Auskünfte über ausländisches Recht und seines Zusatzprotokolle (Auslands-Rechtsauskunftsgesetz – AuRAG) vom 5. Juli 1974, BGBl. 1974 I S. 1433 zuletzt geändert durch Art. 15 Abs. 5 des Gesetzes vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 144).

85 Dazu schon Lafontaine, EU-Auslandsunfälle im deutschen Kfz-Haftpflichtprozess, in: Homburger Tage 2015, S. 59–101 (90).

des Rates.⁸⁶ Das EJN hat unter anderem die Aufgabe, die justizielle Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten in Zivil- und Handelssachen zu erleichtern, Art. 3 Abs. 1a der Entscheidung. Dabei strebt das EJN insbesondere auch die wirksame und praktische Anwendung von Gemeinschaftsrechtsakten – etwa der Rom II-Verordnung – an, Art. 3 Abs. 2 b der Entscheidung. Kommt das Recht eines anderen Staates zur Anwendung, kann sich das Gericht an das Justizielle Netz wenden, um sich Informationen über den Inhalt jenes Rechts zu verschaffen, Art. 3 Abs. 2b Satz 2 EJN. Hierfür sind Kontaktstellen eingerichtet, Art. 2 Abs. 1 a, Art. 5 der Entscheidung. Diese können möglichst zweckdienliche Direktkontakte herstellen, Art. 5 Abs. 2 b der Entscheidung, aber auch alle Informationen zur Verfügung stellen, die die Anwendung des Rechts eines anderen Mitgliedstaats erleichtern, das nach Maßgabe eines Gemeinschaftsrechtsakts oder einer internationalen Übereinkunft anwendbar ist, Art. 5 Abs. 2 c der Entscheidung.

Teil des Europäischen Justiziellen Netzes sind auch die im Rahmen der Gemeinsamen Maßnahme vom 22. April 1996⁸⁷ eingerichteten Verbindungsrichter, Art. 2 Abs. 1 c) der Entscheidung. Dabei handelt es sich um Personen mit besonderer Sachkunde im Bereich der Verfahren der justiziellen Zusammenarbeit, Art. 1 Abs. 1 Gemeinsame Maßnahme. Sie unterstützen bei der Lösung von Problemen, die bei grenzüberschreitenden Rechtsstreitigkeiten auftreten können und können auch einen direkten Kontakt zu einer Richterin oder einem Richter im europäischen Ausland herstellen. Von der Möglichkeit zur Einrichtung von Verbindungsrichtern hat Deutschland in Familiensachen, nicht aber in Straßenverkehrssachen Gebrauch gemacht.

d) Zweckmäßigkeitserwägungen für die Ermittlung des Sachrechts in Kfz-Haftpflichtsachen

Die Ermessensausübung des deutschen Richters wird im Wesentlichen von fünf Zweckmäßigkeitskriterien geleitet:

- der Überwindung der Sprachbarriere
- der Fachkompetenz zur Ermittlung des ausländischen Rechts
- dem Zeitaufwand für die Ermittlung des ausländischen Rechts
- der Flexibilität bei der Beantwortung von Fragen und
- dem Kostenaufwand

86 Vgl. Entscheidung des Rates vom 28. Mai 2001 über die Einrichtung eines Europäischen Justiziellen Netzes für Zivil- und Handelssachen (2001/470/EG), ABl. EG 27. Juni 2001 L 174/25 und Entscheidung Nr. 568/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 zur Änderung der Entscheidung 2001/470/EG des Rates über die Einrichtung eines Europäischen Justiziellen Netzes für Zivil- und Handelssachen, ABl. EU vom 30. Juni 2009, L 168/35.

87 Vgl. Gemeinsame Maßnahme vom 22. April 1996 vom Rat aufgrund von Artikel K.3 des Vertrags über die Europäische Union betreffend den Rahmen für den Austausch von Verbindungsrichtern/-staatsanwälten zur Verbesserung der justiziellen Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union (96/277/JI), ABl. L 105, 1 vom 27. April 1996.

aa) Die Überwindung der Sprachbarriere

Um das ausländische Recht aus den einschlägigen Primär- und Sekundärquellen zu erschließen, muss der Rechtsanwender in den meisten Fällen die Sprachbarriere überwinden. Das Rechtsgutachten eines deutschsprachigen Wissenschaftlers bietet dem Gericht hier den größten Komfort, vorausgesetzt, dieser ist selbst der einschlägigen Fremdsprache hinreichend mächtig. Bei eher seltenen Sprachen können insoweit selbst große Forschungsinstitute einmal an ihre Grenzen gelangen. Selbst beurteilen können wird das Gericht die Sprachkompetenz des Sachverständigen häufig nicht. Bei Beauftragung eines fremdsprachigen Sachverständigen aus der jeweils anderen Rechtsordnung bedarf es einer Übersetzung, die zusätzliche Kosten verursacht. Im Fall einer mündlichen Gutachtenerstattung oder -erläuterung muss regelmäßig gedolmetscht werden. Etwas anderes gilt nur, wenn alle Beteiligten der fremden Sprache mächtig sind (§ 185 Abs. 2 GVG). Etwas anderes gilt natürlich, wenn der ausländische Sachverständige der deutschen Sprache mächtig ist und – zulässigerweise – zugleich in deutscher Sprache erläutern kann.

Will der Richter das ausländische Recht im Wege der internen Ermittlung anhand fremdsprachlicher Originalquellen selbst auslegen, ist eine realistische Einschätzung der eigenen fremdsprachlichen Fähigkeiten unabdingbar. Nicht immer schützen solide Sprachkenntnisse auf Sekundarstufenniveau davor, feine Nuancen der Rechtsprache zu übersehen. Immerhin kommt dem Rechtsanwender zunutze, dass die automationsgestützte Übersetzung in den letzten Jahren eine rasante Entwicklung genommen hat. Verschiedene Ansätze zur Implementierung künstlicher Intelligenz versprechen hier deutliche Qualitätssteigerungen.⁸⁸ Die für den Richter heute schon kostenfrei zugänglichen Anwendungen werden häufig freilich kaum mehr als eine grobe Ahnung vom Inhalt eines fremdsprachlichen Textes geben. Auf sie allein wird sich der Richter deshalb kaum stützen können.

Glücklicherweise mehren sich inzwischen allerdings qualitativ hochwertige deutschsprachige Beiträge zum ausländischen Straßenverkehrs- und Haftungsrecht.⁸⁹ Bei ihnen nimmt der – hoffentlich fremdsprachenkundige – Autor dem Leser die Überwindung der Sprachbarriere ab.

Gewisse Erleichterungen bietet das formlose Verfahren. Holt das Gericht außerhalb des förmlichen Beweisverfahrens bei einer rechtskundigen Person eine schriftliche Rechtsauskunft ein, gelten für sie die Regeln für Urkunden: Danach liegt die

88 Vgl. etwa <http://translate.google.de>; <https://www.bing.com/translator>; www.microsoft.com/en-us/translator/; www.apertium.org; <https://xerotralslates.com/de/>; <http://translate.systran.net/translationTools/text?lang=de>; <https://www.linuee.com/english-german/translation/pomp+and+circumstance.html>; <https://www.sdl.com/de/software-and-services/translation-software/machine-translation/>; <https://www.linguatec.de/personal-translator-demo/>; <https://lingenio.de/produkte/uebersetzungssysteme/translate-pro/>.

89 Vgl. etwa Bachmeier in: Bachmeier, Regulierung von Auslandsunfällen, 2. Aufl. 2017, Staudinger in: Münchener Kommentar zum Straßenverkehrsrecht, Band 3 – Internationales Straßenverkehrsrecht, 2019, Lemor in: Feyock/Jacobsen/Lemor, Kraftfahrtversicherung, 3. Aufl. 2009.

Einholung einer Übersetzung im pflichtgemäßen gerichtlichen Ermessen. Deshalb kann das Gericht auf eine Übersetzung verzichten, wenn der Inhalt der Urkunde zwischen den Beteiligten unstreitig ist.⁹⁰ In den übrigen Fällen dürfte eine Übersetzung regelmäßig unverzichtbar sein.

Im EJN engagieren sich häufig Richter und Staatsanwälte mit Fremdsprachenkenntnissen. Dieser Weg kann deshalb im Einzelfall helfen, die Sprachbarriere zu überwinden. Allerdings ist das Netz bislang zu rudimentär ausgebaut, um eine verlässliche Hilfe bei der Ermittlung des ausländischen Rechts zu bieten.

Das Londoner Übereinkommen schließlich hilft bei der Überwindung der Sprachbarriere nicht, da sowohl das Ersuchen als auch die Rechtsauskunft zu übersetzen sind.

bb) die Fachkompetenz zur Ermittlung des ausländischen Rechts

Das vielleicht wichtigste Kriterium bei der Ermittlung des ausländischen Rechts ist die Fachkompetenz.

Hier genießt das Sachverständigengutachten größtes Vertrauen.⁹¹ Das Gutachten vermittelt die Sachkunde im ausländischen Recht und erzeugt, wenn der Gutachter zugleich einen fachlichen Hintergrund im deutschen Recht hat, idealerweise zugleich auch ein Verständnis für die Unterschiede zum deutschen Recht. Damit kann es möglichen Fehlinterpretationen, zu denen es vor dem Hintergrund des eigenen Rechtsverständnisses kommen kann, vorbeugen. Nicht selten wird deshalb gesagt, die Beauftragung eines deutschen Sachverständigen sei der Beauftragung eines ausländischen Sachverständigen vorzuziehen.⁹² Das Vertrauen in das Sachverständigengutachten ist zumeist vollkommen gerechtfertigt. Im Einzelfall gibt es jedoch auch Gutachten, die zweifeln lassen. Vergegenwärtigt man sich die Anforderungen an die Ermittlung des ausländischen Rechts, so verwundert das nicht. Das ausländische Recht so zu ermitteln, wie es sich in der Praxis entwickelt hat, ist für jeden, der das fremde Recht nicht selbst studiert oder besser noch praktiziert hat, stets eine große Herausforderung. Der rechtsvergleichende Blick des Rechtsanwenders sucht und findet unbewusst häufig Ähnlichkeiten, die nicht immer Übereinstimmungen sein müssen. Niemand kann in 28 europäischen Rechtsordnungen Experte sein,⁹³ geschweige denn, auch noch Spezialist im jeweiligen Straßenverkehrs-, Haftungs- und Schadensersatzrecht – oder womöglich gar auch noch im Prozessrecht. Die über 40 rechtswissenschaftlichen Fakultäten an deutschen Universitäten haben eine bemerkenswerte Vielfalt an Spezialisierungen hervorgebracht. In der Rechtsanwaltschaft ist die Spezialisierung ein bewährtes Instrument zur Etablierung im Markt, und auch bei den Gerichten haben etliche Richterinnen und

90 Vgl. BVerfG, Kammerbeschluss v. 10. April 1997 – 1 BvR 79/97 – juris-Rdn. 12 – NJW 1997, 2040–2041.

91 Vgl. Mankowski in: Staudinger, BGB, Neubearb. 2010, Vorbem. zu Art. 13–17b EGBGB Rdn. 32.

92 Vgl. etwa Schack, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2017, Rdn. 710, m.w.N.

93 Vgl. etwa auch Bachmeier in: Bachmeier, Regulierung von Auslandsunfällen, 2. Aufl. 2017, D/EU Rdn. 444.

Richter infolge geschäftsplanmäßiger Zuständigkeitskonzentrationen und jahrelanger praktischer Expertise Spezialkenntnisse erlangt. Solche Spezialisierungen beziehen sich jedoch regelmäßig nur auf das deutsche oder europäische Recht, selten einmal auf ein ausländisches Recht und seine Spezialdisziplinen. Spezialisierungen in der jeweils einschlägigen fremden Rechtsordnung dürfen hingegen bei den Wissenschaftlern und Praktikern in dem jeweiligen Ausland erwartet werden. Bei ihrer Hinzuziehung muss zwar häufig die Sprachbarriere überwunden werden. Doch das ist in der Regel ein lösbares, mehr oder weniger technisches Problem. Die – u.U. unerkannten – Defizite in der Begutachtung des ausländischen Rechts durch einen in der jeweiligen Materie nicht hinreichend kompetenten Gutachter werden hingegen häufig unerkannt bleiben. In der Auswahl eines fachkompetenten und praxiserfahrenen ausländischen Spezialisten liegt deshalb großes Potenzial, das bei der Wahl des Sachverständigen bemerkenswert häufig ungenutzt bleibt.

Ausgangspunkt für die interne Ermittlung des ausländischen Rechts durch den Richter ist regelmäßig die Lektüre einschlägiger Gesetze oder untergesetzlicher Rechtsquellen. Viele europäische Staaten stellen diese Quellen mittlerweile – nicht selten kostenfrei – über Internetportale zur Verfügung.⁹⁴ Die angebotenen Recherchemöglichkeiten variieren allerdings. Wer nicht schon weiß, in welcher Rechtsquelle er suchen muss, wird sich häufig schwertun, durch die bloße Datenbankrecherche die einschlägigen Quellen zu finden. Auch die Rechtsprechung – zumindest diejenige der Obergerichte – wird vermehrt in öffentlich zugänglichen Entscheidungsportalen erschlossen.⁹⁵ Systematische oder stichwortgestützte Suchfunktionen, die über die Volltextsuche hinausgehen, sind in kostenfreien Datenbanken jedoch kaum verbreitet. Der Zugriff auf ältere Entscheidungen oder solche der Eingangsinstanzen wie auch auf die wissenschaftliche Literatur ist ungleich schwerer. In Zeiten knapper öffentlicher Bibliotheksetats können selbst die Institutsbibliotheken einschlägiger deutscher Forschungseinrichtungen und die bei ihnen angesiedelten Sachverständigen nicht mehr durchgängig auf eine aktuelle und hinreichend repräsentative Auswahl an Zeitschriften, Entscheidungssammlungen und Lehrbüchern zu allen europäischen Rechtsordnungen zurückgreifen.

Um das ausländische Recht aus eigener Kompetenz so anzuwenden, wie es sich in der Praxis entwickelt hat, wird der Richter allerdings – über die Lektüre von Gesetzen und Entscheidungen hinaus – ein fundiertes Grundverständnis von der

94 Vgl. etwa Belgien: <http://www.ejustice.just.fgov.be/loi/loi.htm>; Frankreich www.legifrance.gouv.fr; Luxemburg: <http://legilux.public.lu/>; Schweiz: www.admin.ch/gov/de/start/bundesrecht/systematische-sammlung.html?lang=de; Spanien: <https://www.boe.es/buscar/legislacion.php>; Österreich: www.ris.bka.vg.at.

95 Vgl. etwa Belgien: <http://jure.juridat.just.fgov.be/JuridatSearchCombined/>; Frankreich: <https://www.legifrance.gouv.fr/initRechJuriJudi.do>; Niederlande: <https://uitspraken.rechtspraak.nl/>; Österreich: <https://www.ris.bka.gv.at/Jus/>; Spanien: <http://www.poderjudicial.es/search/index.jsp>; Italienischer Corte Suprema di Cassazione: http://www.cortedicassazione.it/corte-di-cassazione/it/prima_sezione.page; Luxemburger Cour de Cassation: <https://justice.public.lu/fr/jurisprudence/cour-cassation.html>; Schweizer Bundesgericht: <https://www.bger.ch/ext/eurospider/live/de/php/aza/http/index.php?lang=de>.

ausländischen Rechtsordnung benötigen. Wenn der Richter nicht – zufällig – über eine Zusatzausbildung in dem jeweiligen Recht verfügt oder sich im Rahmen einer Zuständigkeitskonzentration Sonderwissen in einschlägigen Fragen des ausländischen Rechts angeeignet hat, wird er sich die interne Ermittlung des ausländischen Rechts kaum einmal selbst zutrauen (dürfen).

Immerhin erleichtert das formlose Verfahren die Rechtsfindung, wenn sich beispielsweise der Richter am Landgericht Saarbrücken mit seinem Kollegen vom Tribunal judiciaire de Sarreguemines über den Fall austauschen kann oder das Gericht die zu früher entschiedenen Fällen eingeholten Rechtsgutachten verwerten kann.

Das EJN sieht sich schon nach seinem eigenen Selbstverständnis eher für die Beantwortung einfacher Rechtsfragen gerüstet. Für die Bewertung komplexer Rechtsfragen scheidet es aktuell daher eher aus.

Holt das Gericht eine Rechtsauskunft nach dem Londoner Übereinkommen ein, so darf es erwarten, dass die Auskunftsperson der fremden Rechtsordnung entstammt und mit ihr hinreichend vertraut ist. Diese Erwartung wird regelmäßig erfüllt. Häufig erstellt das jeweilige Justizministerium oder eine vergleichbare qualifizierte staatliche Stelle die Auskunft. Letztlich hat das Gericht jedoch keinerlei Einfluss auf die Auswahl der Auskunftsperson. Ob die von der Empfangsstelle des fremden Staates ausgewählte Auskunftsperson über gute oder mäßige Rechtskenntnisse verfügt, ob sie viel oder wenig praktische Erfahrung mitbringt, ob es sich um einen Spezialisten in der jeweiligen Rechtsmaterie handelt, ob sie bei der schriftlichen Aufbereitung von Rechtsfragen für den Empfängerhorizont des deutschen Richters viel oder eher weniger Talent mitbringt, liegt nicht in seiner Hand und lässt sich häufig auch ex post nicht uneingeschränkt beurteilen. Die unpersönliche Institutionalisierung der Rechtsauskunft über behördliche Stellen statt persönlich wählbarer Rechtsexperten fördert nicht unbedingt das Vertrauen in die Fachkompetenz der Auskunftsstelle.

cc) Der Zeitaufwand für die Ermittlung des ausländischen Rechts

Von mehreren verlässlichen Wegen zur Ermittlung des ausländischen Rechts wird der Richter aus Gründen der Verfahrensbeschleunigung denjenigen wählen, der einfacher und schneller zum Ziel führt.

Im Ausgangspunkt bietet die Einholung eines Sachverständigengutachtens einen flexiblen Rahmen, in dem auch Aspekte der Verfahrensbeschleunigung berücksichtigt werden können. So kann der Richter von vornherein einen Sachverständigen auswählen, der eine zeitnahe Gutachtenerstellung zusagt, und er kann Fristen für die Gutachtenerstellung setzen. Trotzdem verzögern sich Gerichtsverfahren durch die Einholung eines Rechtsgutachtens bei einer deutschen Forschungseinrichtung oft ganz erheblich, weil Bearbeitungszeiten von einem halben Jahr infolge hoher Auslastung der einschlägigen Institute keine Seltenheit sind. Fristsetzungen des Gerichts mögen im Einzelfall dazu führen, dass der Sachverständige einen Gutachtenauftrag zulasten eines anderen vorzieht, lösen das Problem jedoch nicht grundsätzlich.

Die Inanspruchnahme eines ausländischen Sachverständigen gestaltet sich prima vista noch zeitaufwendiger, da es weder ein leicht zugängliches Verzeichnis geeigneter

ausländischer Sachverständiger noch einen eingespielten organisatorischen Rahmen für eine Direktanfrage bei dem ausländischen Sachverständigen, seine Anleitung und die Abwicklung seiner Vergütung gibt. Ist der Auftrag jedoch erst einmal erteilt, bietet die Inanspruchnahme eines Sachverständigen aus dem Land der fremden Rechtsordnung durchaus erhebliches Beschleunigungspotenzial. Da der ausländische Sachverständige über einen vergleichsweise leichten Zugriff auf einschlägige Rechtsquellen verfügt und mit dem ausländischen Recht – idealerweise sogar dem einschlägigen Spezialgebiet – bereits vertraut ist, wird er viele Rechtsfragen vergleichsweise schnell beantworten können.

Die interne Ermittlung des ausländischen Rechts sowie das formlose Verfahren bieten gegenüber der Einholung eines Sachverständigengutachtens deutliches Beschleunigungspotenzial – vorausgesetzt, die fachlichen Voraussetzungen für eine solche Verfahrensweise liegen – mehr oder weniger zufällig – einmal vor.

Beim Verfahren nach dem Londoner Übereinkommen beanspruchen Übersetzungen in beide Richtungen sowie die Übermittlungswege über Übermittlungs- und Empfangsstelle auf dem Hin- und Rückweg sowie bei etwaigen Nachfragen und Kostenzusagen viel Zeit. Mit Erledigungszeiten von schätzungsweise zwei bis vier Monaten – verbindliche Fristen gibt es nicht – ist das Verfahren bei gut funktionierender Zusammenarbeit immerhin häufig noch schneller als die Einholung eines Sachverständigengutachtens. Auch soll es schon vorgekommen sein, dass sich schon die Übermittlungsstelle aufgrund früherer Ersuchen imstande sah, dem Gericht Hinweise zur Rechtslage zu geben, die im Einzelfall unter Abkürzung des Verfahrens ausreichend sein können. Ergeben sich jedoch Nachfragen, relativiert sich die Zeitvorteile der Verfahrensweise nach dem Londoner Übereinkommen jedoch schnell.

Bemerkenswerterweise erfolgt die Klärung von Rechtsfragen bei nahezu allen Methoden schriftlich. Dabei kosten das sorgfältige Ausformulieren, Absetzen und ggf. Nachweisen von Rechtsauffassungen erfahrungsgemäß viel Zeit. In vielen Fällen gibt es gute Gründe dafür, diesen Aufwand zu treiben. Ein Gutachter, der zwar grundsätzlich mit der fremden Rechtsordnung vertraut ist, jedoch nicht über vertiefte Kenntnisse der jeweiligen Fachmaterie vertraut ist, wird eine gewisse Einarbeitung in die konkrete Fragestellung benötigen und zu einer spontanen mündlichen Beauskunftung außerstande sein. Überdies kann die mündliche Interaktion gewisse terminologische und manchmal auch sachliche Unschärfen mit sich bringen, die sich in der schriftlichen Ausarbeitung vermeiden lassen. Schriftliche Belege zur Nachweisung und Vertiefung erleichtern dem Leser ferner die Bewertung des Gutachtens und können so seine Akzeptanz steigern. Schließlich macht die schriftliche Begutachtung bisweilen das persönliche Erscheinen des Sachverständigen vor Gericht entbehrlich.

Demgegenüber kann eine mündliche Begutachtung in geeigneten Fällen zur Verfahrensbeschleunigung beitragen. Solches kann insbesondere in Betracht kommen, wenn die sich stellenden Rechtsfragen von überschaubarer Komplexität sind – auch solches soll bei Unfallsachen vorkommen – und der Gutachter – etwa aufgrund eigener forensischer Erfahrung im ausländischen Recht – in den einschlägigen Fragen des fremden Rechts so versiert ist, dass er sich eine mündliche Beauskunftung zutraut.

dd) Die Flexibilität bei der Ermittlung des ausländischen Rechts

Die einmal erteilte Rechtsauskunft kann Anlass zu Nachfragen oder Vorhalten durch das Gericht oder die Parteien geben. Regelrecht kaskadenartige Beweisaufnahmen zum ausländischen Recht drohen gar, wenn die Begutachtung ergibt, dass das ausländische Recht bei anderen Anknüpfungstatsachen ansetzt als das deutsche Recht. Im schlimmsten Fall muss dann erst die Beweisaufnahme über den Unfallhergang ergänzt werden und danach noch einmal eine ergänzende Rechtsauskunft eingeholt werden. Im Interesse der Verfahrensbeschleunigung benötigt der Richter deshalb ein Instrumentarium, das möglichst flexibel auf solche sich verändernden Bedarfe reagieren kann.

Die Einholung schriftlicher Ergänzungsgutachten wie auch das Verfahren nach dem Londoner Übereinkommen unter Einschaltung von Übermittlungs- und Empfangsstellen, womöglich gar unter Nachforderung weiterer Vorschüsse, sind hier sehr schwerfällig und führen oft zu so massiven Verfahrensverzögerungen, dass die Versuchung, eigentlich gebotene Nachfragen zu übergehen, nicht gering geschätzt werden darf.

Bei der mündlichen Begutachtung oder formlosen Erteilung einer mündlichen Rechtsauskunft kann die Auskunftsperson idealerweise flexibel auf das Ergebnis einer vorausgehenden Beweisaufnahme zum Unfallhergang reagieren, Unklarheiten in unmittelbarer persönlicher Interaktion mit dem Gericht und den Parteien klären und sich Fragen und Vorhalten direkt stellen. Das kommt der Qualität der Auskunft zugute, stärkt auch die Überzeugungskraft des auf ihr beruhenden Urteils und beschleunigt das Verfahren deutlich. Voraussetzung für eine solche Verfahrensweise ist freilich neben einer gewissen Vorbereitung der Auskunftsperson auf die rechtliche Thematik ein souveränes und verfügbares Fachwissen, das eine zeitaufwendige Einarbeitung entbehrlich macht und auch auf spontane Fragen verlässliche Antworten erwarten lässt. Auch in Fällen einfacher bis mittlerer Komplexität kann solches häufig nur bei praxiserfahrenen Auskunftspersonen aus der fremden Rechtsordnung erwartet werden. Abgesehen von Gerichtsstandorten in unmittelbarer Grenznähe werden solche Rechtsexperten jedoch nur selten bereit sein, sich zur Auskunftserteilung vor das u.U. weit entfernte Prozessgericht zu begeben. Moderne Instrumentarien der Videokonferenztechnik bieten heute jedoch alle nötigen Voraussetzungen, um die persönliche Anwesenheit des Rechtsgutachters entbehrlich zu machen. In allen deutschen Bundesländern existiert heute ein dichtes Netz von Gerichtsstandorten mit Videokonferenzanlagen, derer sich alle deutschen Zivilgerichte bedienen können. Dabei kommen zunehmend auch Anlagen zum Einsatz, die sich zwanglos über verbreitete Standards wie »Skype for Business« mit privaten Teilnehmern im In- und Ausland verbinden lassen. Freilich besteht auch hier vielerorts noch deutliches Optimierungspotenzial. Leider sind die Standards für die Videoübertragung weder deutschlandweit noch europaweit genormt.

ee) Die Kosten der Ermittlung des ausländischen Rechts

Interne Rechtsermittlung ist kostenfrei, das formlose Verfahren löst regelmäßig allenfalls nur geringe Kosten aus. Bei Einholung einer Rechtsauskunft nach dem Londoner Übereinkommen können Kosten anfallen, wenn die Empfangsstelle einen Dritten mit der Beauskunftung beauftragt, Art. 6 Abs. 2, 3 Londoner Übereinkommen.

Das Sachverständigen Gutachten schneidet hinsichtlich der Kosten in der Regel am schlechtesten ab. Da sich die Kosten nach dem Zeitaufwand für die Gutachtenerstellung richten, wird die Höhe der Kosten maßgeblich davon bestimmt, wie viel Zeit der Gutachter braucht, um sich in die Rechtsmaterie einzuarbeiten und inwiefern er das Gutachten schriftlich ausformulieren muss. Bei Sachverständigen mit Sitz im Ausland kann die Vergütung nach § 8 Abs. 4 JVEG erhöht werden. U.U. schlagen hier ferner Dolmetscher- oder Übersetzerkosten zu Buche. Allerdings wird sich ein erfahrener Praktiker mit Sitz im jeweiligen Ausland regelmäßig auch vergleichsweise schnell in die einschlägige Fragestellung einarbeiten können. Wird ihm dann noch die Erstellung eines schriftlichen Gutachtens erlassen, reduzieren sich Aufwand und Kosten weiter.

e) Verbesserungsmöglichkeiten

Insgesamt ergibt sich danach ein buntes Bild, bei dem keine Methode vollkommen ist. Immerhin lässt die Betrachtung noch erhebliches Verbesserungspotenzial erkennen. Auf dem Verkehrsgerichtstag, auf dem Wünschen erlaubt ist, möchte ich eine mögliche Methode skizzieren, die vielleicht nicht für alle, aber doch für viele Fälle spürbare Erleichterungen mit sich brächte:

- Oberstes Ziel der Ermittlung des ausländischen Rechts muss es sein, das ausländische Recht sachlich richtig zu ermitteln. Den authentischsten und damit potenziell qualitativ besten Weg hierfür bietet eine Auskunftsperson, die die Praxis des ausländischen Straßenverkehrsrechts ohne lange Einarbeitung souverän beherrscht, also einen auf Straßenverkehrsrecht spezialisierten Praktiker des ausländischen Rechts. Rechtsanwältinnen ist die Erteilung von Rechtsauskünften unproblematisch gestattet, Richtern in vielen Staaten ebenfalls.
- Zur Gewährleistung der Qualität der Rechtsauskunft und zur Beschleunigung des Verfahrens sollte die Möglichkeit bestehen, die Auskunftsperson – anders als nach dem Londoner Übereinkommen – individuell nach ihrer Fachkompetenz einschließlich etwaiger Spezialkenntnisse, nach ihren Fremdsprachenkenntnissen und ihrer Verfügbarkeit auswählen zu können.
- Im Interesse einer schnellen und unkomplizierten Anleitung sollte es möglich sein, die Auskunftsperson im unmittelbaren Direktkontakt ohne Vermittlung von Übermittlungs- und Rechtshilfestellen zu adressieren und anzuleiten.
- Die Auskunftsperson muss die Gewähr für eine schnelle Auskunftserteilung bieten. Bei erfahrenen Praktikern, die keine größere Einarbeitungszeiten benötigen, sollte dies grundsätzlich gewährleistet sein.
- Die genannten Anforderungen sind de lege lata schon heute erfüllbar. Damit sich das Verfahren auch in der Praxis anwenden lässt, müsste jedoch ein

Verzeichnis geschaffen werden, in dem geeignete und auskunftswillige Praktiker unter Angabe ihrer fachlichen und sprachlichen Kompetenzen leicht auffindbar sind. Eine naheliegende Möglichkeit bestünde darin, ein solches Verzeichnis nach dem Vorbild der Verbindungsrichter in Familiensachen für den Bereich des Straßenverkehrsrechts zu schaffen. Falls das EJN seine Entwicklungspotenziale nicht ausschöpft, könnte ein solches Verzeichnis jedoch auch in Kooperation der Gerichte, Rechtsanwaltskammern oder -verbände, Verkehrsclubs o. dgl. geschaffen werden. Es müsste nur getan werden. Denkbar wäre es, ein solches Verzeichnis nicht nur für den Zugriff der Gerichte bereitzuhalten, sondern auch für die vorbereitende Einholung von Rechtsauskünften durch die Rechtsanwälte. Eine staatliche Regelung wäre nur erforderlich, soweit Praktiker in den Staaten von dienstrechtlichen Vorbehalten gegenüber der Erstattung von Rechtsgutachten befreit werden müssten, um sich in ein solches System einbringen zu können.

Natürlich bliebe es den EU-Staaten unbenommen, den Aufbau einer solchen Infrastruktur im Interesse einer möglichst effektiven Durchsetzung der Rom II-Verordnung organisatorisch in die Hand zu nehmen oder gar bei Beauskunftung durch staatlich bedienstete Auskunftspersonen Kostenfreiheit zu gewähren.

- Um die Verfügbarkeit geeigneter Praktiker aus dem Ausland zu erhöhen sollten die technischen Instrumente zum Einsatz der Videokonferenztechnik verbessert und Kommunikationsstandards vereinheitlicht werden. Viele Praktiker haben mit der Video-Erstausstattung der Gerichte die Erfahrung gemacht, dass Videokonferenzen vorbereitungsintensiv, fehleranfällig und bedienungsaufwendig sind. Der technische Fortschritt ermöglicht heute jedoch deutliche Verbesserungen so wurde etwa im Saarland gerade eine Videoumgebung eingerichtet, die es ermöglicht, nahezu bedienungsfrei ein 360°-Bild des gesamten Saales zu übertragen, wobei zusätzlich der jeweils Sprechende automatisch in Bild und Ton übertragen wird. Zugeschaltet werden kann dabei jeder, der über einen Rechner oder ein Smartphone mit Kamera und den Dienst »Skype« verfügt. Dadurch ist auch das Zuschalten von Sachverständigen und Dolmetschern von Standorten außerhalb eines Gerichts unproblematisch möglich. Auch die Instrumentarien zur rechtsverbindlichen und sicheren grenzüberschreitenden Kommunikation mit den Gerichten sollten ausgebaut werden. Der elektronische Rechtsverkehr ist in Deutschland mittlerweile zwar flächendeckend eröffnet, und die Landesjustizverwaltungen stellen eine langjährig bewährte EGVP-Infrastruktur für die Kommunikation mit den Gerichten zur Verfügung. Auch ein Akteneinsichtsportale für die Bereitstellung elektronischer Akten ist bereits entwickelt. Die grenzüberschreitende rechtsverbindliche elektronische Kommunikation steckt jedoch noch in den Kinderschuhen. Auf europäischer Ebene wurden zwar bereits verschiedene Projekte zur Entwicklung einschlägiger technischer Komponenten durchgeführt (etwa im Rahmen von e-Codex und Me-Codex). Die Regelung eines einheitlichen Standards für die

grenzüberschreitende elektronische Kommunikation in Europa befindet sich jedoch erst in Vorbereitung.

- Sinnvoll wäre darüber hinaus ein einheitlicher organisatorischer und rechtlicher Rahmen für die Beauftragung eines ausländischen Praktikers aus diesem Verzeichnis. Damit Fragen wie die nach der Vergütung, deren Besteuerung, nach der Bereitstellung von Aktenauszügen, nach der Pflicht zur mündlichen Erläuterung der Auskunftsperson, nach der Verfahrensanleitung oder der Anwendung von Zwang durch das Gericht nicht in jedem Einzelfall von Neuem diskutiert werden müssen, sollte es einen Rahmen geben, in dem diese Fragen einheitlich geregelt sind. Denkbar wäre etwa, dass die Auskunftsperson in diesem Rahmen nicht zum persönlichen Erscheinen verpflichtet wird, sie aber für eine Beauskunftung im Wege einer Telefon- oder Videokonferenz bereitstehen muss, dass die Standards für eine (künftig elektronische) Bereitstellung von Aktenauszügen geregelt werden, die eingesetzten Kommunikationsmittel definiert werden usw. Da das deutsche Recht im Rahmen des informellen Verfahrens sehr flexibel ist, könnten weite Teile eines solchen organisatorischen Rahmens sogar geschaffen werden, ohne dass es dafür zwingend einer staatlichen oder supranationalen Rechtsetzung bedürfte.

III. Die Beweisaufnahme über den Sachverhalt

Der einem Auslandsunfall zugrunde liegende Sachverhalt, insbesondere der Unfallhergang, ist nicht selten streitig. Eine Beweisaufnahme hierüber stellt das zur Entscheidung berufene deutsche Gericht vor rechtliche Herausforderungen, weil die staatliche Souveränität des Staates, in dem sich der Unfall ereignet hat, berührt sein kann. Hinzu treten praktische Beweisschwierigkeiten, weil der Unfallort u.U. räumlich weit entfernt liegt und die in Betracht kommenden Auskunftspersonen u.U. weit entfernt wohnen und nicht selten eine andere Sprache sprechen. Die Beweisaufnahme über den Auslandssachverhalt stellt deshalb auch unter dem Gesichtspunkt der Prozessökonomie und Verfahrensbeschleunigung eine Herausforderung dar.

1. Die unmittelbare Beweisaufnahme vor dem Prozessgericht

Für die Beweisaufnahme im deutschen Zivilprozess gilt nach § 355 Abs. 1 Satz 1 ZPO der Grundsatz der Beweisunmittelbarkeit, wonach die Beweisaufnahme regelmäßig vor dem Prozessgericht selbst erfolgt. Dieser Grundsatz ist im Kontext mit der freien Beweiswürdigung des gesamten Inhalts der Verhandlung und Beweisaufnahme nach § 286 ZPO zu interpretieren. Im Rahmen der Beweisaufnahme kommt es häufig auf den unmittelbaren persönlichen Eindruck einer Auskunftsperson an, etwa um die Glaubwürdigkeit eines Zeugen zu würdigen. Das gilt etwa auch für den nicht seltenen Fall, dass die Unfallbeteiligten den Unfallhergang gegensätzlich darstellen (Aussage-gegen-Aussage-Situation). Die unmittelbare Beweisaufnahme

vor dem Prozessgericht bietet die besten Voraussetzungen für eine Würdigung des persönlichen Eindrucks und stellt deshalb den gesetzlichen Regelfall dar.

Bedarf die Beweisaufnahme jedoch einer Verwertung von Beweismitteln im Ausland, stößt die unmittelbare Beweisaufnahme durch das Prozessgericht auf rechtliche Grenzen. Jede Beweiserhebung stellt – unabhängig davon, ob sie mit Zwang durchgesetzt wird oder nicht – eine staatliche Hoheitstätigkeit dar. Ihrer Ausübung steht im Ausland grundsätzlich das Territorialitätsprinzip bzw. der Souveränitätsanspruch des fremden Staates entgegen, wonach die Ausübung hoheitlicher Tätigkeit auf fremdem Staatsgebiet allein den Stellen des fremden Staates vorbehalten ist.⁹⁶ Allein die Einräumung einer internationalen Zuständigkeit vermag diese Grenze nicht zu überwinden.⁹⁷ Das schließt eine Beweisaufnahme vor dem Prozessgericht unter Herbeischaffung des Beweismittels jedoch nicht von vornherein aus. In verschiedenen Konstellationen kommt eine unmittelbare Beweisaufnahme vor dem Prozessgericht in Betracht, ohne dass es hierfür irgendeiner Gestattung oder auch nur Information des fremden Staates bedürfte. Diese Fälle der unmittelbaren Beweisaufnahme im Inland sind von dem Verfahren nach Art. 17 EU-BeweisV zu unterscheiden, in denen das Prozessgericht nach einer Gestattung durch den ersuchten Staat in eigener Verantwortung auf fremdem Territorium Beweise erheben darf. Die Regelung des Art. 17 EU-BeweisV, die dem Prozessgericht bei der Beweiserhebung im Ausland passive Rechtshilfe gewährt, stellt keine abschließende Regelung dar und hindert insbesondere eine unmittelbare Beweisaufnahme durch das Prozessgericht im Inland nicht.⁹⁸

Verkennt das Prozessgericht die Grenzen einer Beweisaufnahme im Inland und führt es eine Beweisaufnahme im Ausland durch, ohne hierfür eine Bewilligung nach Art. 17 EU-BeweisV einzuholen, so begründet das für sich allein noch kein Beweisverwertungsverbot. Anderes kann allerdings gelten, wenn weitere Verfahrensverstöße wie etwa eine Verletzung von Teilnahmerechten hinzukommen.⁹⁹

Ob das Prozessgericht Beweise ohne Souveränitätsverletzung selbst erheben kann, muss nach den einzelnen Beweismitteln differenziert beurteilt werden:

a) Der Zeugenbeweis

aa) Die Vernehmung des erschienenen Zeugen

Der freiwillig vor Gericht erschienene Zeuge darf unabhängig von seiner Staatsangehörigkeit und seinem Aufenthalt von dem Prozessgericht vernommen werden.¹⁰⁰ Die Territorialität des Aufenthaltsstaates wird hierdurch nicht berührt.

96 Vgl. Ahrens, *Der Beweis im Zivilprozess*, 2015, Kap. 58 § 196 Rdn. 1; Leipold, *Lex fori, Souveränität, Discovery – Grundfragen des Internationalen Zivilprozessrechts*, 1989, S. 40.

97 Vgl. Ahrens, *der Beweis im Zivilprozess*, 2015, Kap. 58§ 196 Rdn. 2; Gottwald in: *Festschrift für Habscheid*, 1989, S. 119–130 (128); großzügiger Schlosser in: *Festschrift für W. Lorenz*, 1991, S. 497–512 (504).

98 Vgl. Rauscher in: *MünchKomm-ZPO*, 5. Aufl. 2017, Art. 1 EG-BewV, Rn. 12.

99 Vgl. OLG Oldenburg, *Beschl. v. 29.11.20121 – 8 W 102/12*, BeckRS 2012, 25081.

100 Vgl. Stadler in: *Musielak/Voit, ZPO*, 16. Aufl. 2019, § 363 Rdn. 9; Dötsch, *MDR* 2011, 269.

bb) Die Ladung zur Zeugenvernehmung

aaa) Zeugen mit Aufenthalt im Inland

Die Zeugnispflicht gilt nach deutschem Zivilprozessrecht für ausländische wie deutsche Zeugen gleichermaßen.¹⁰¹ Inländer und Ausländer, die sich (dauerhaft) in Deutschland aufhalten, können deshalb unproblematisch vor das deutsche Gericht geladen und vernommen werden.

bbb) Zeugen mit Aufenthalt im Ausland

Problematisch ist die Ladung von Zeugen mit Aufenthalt im Ausland.

Teilweise wird angenommen, schon in der (ggf. auch formlosen) Ladung eines Zeugen mit Aufenthalt im Ausland liege unabhängig von der Staatsangehörigkeit des Zeugen eine Erstreckung hoheitlicher Gerichtstätigkeit auf ausländisches Territorium, die ohne Zustimmung des fremden Staates unzulässig sei.¹⁰² Unberührt bleibt danach allein die Möglichkeit, den Zeugen einzuladen, freiwillig vor Gericht zu erscheinen und auszusagen.¹⁰³

Verbreitet wird hingegen nach der Staatsangehörigkeit des Zeugen differenziert: Deutsche unterliegen der Personalhoheit der Bundesrepublik Deutschland. Die Zeugnispflicht der ZPO trifft sie deshalb auch, wenn sie sich im Ausland aufhalten.¹⁰⁴ In der Konsequenz wird von der wohl herrschenden Auffassung angenommen, Deutsche mit Aufenthalt im Ausland könnten – bis zur Grenze des Übermaßverbots – selbst unter Androhung von Zwang vor das deutsche Prozessgericht geladen werden.¹⁰⁵ Dabei wird verbreitet eine Ladung mit einfachem Postbrief als ausreichend angesehen.¹⁰⁶ Lediglich die Anwendung von Zwang auf dem Territorium des fremden Staates soll nach dieser Auffassung der Inanspruchnahme von Rechtshilfe vorbehalten bleiben.

101 Vgl. Linke/Hau, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2018, § 10 Rdn. 10.18; Ahrens, der Beweis im Zivilprozess, 2015, Kap. 59 § 202 Rdn. 19 f.

102 So Lindner in: Prütting/Gehrlein, ZPO, 11. Aufl. 2019, § 363 Rdn. 23. Leipold, Lex fori, Souveränität, Discovery – Grundfragen des Internationalen Zivilprozessrechts, 1989, S. 63 f.

103 Vgl. BGH, Urt. v. 11.07.1990 – VIII ZR 366/89 – NJW 1990, 3089–3090 (3090); Schack, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2017, Rdn. 796.; Geimer, Internationales Zivilprozessrecht, 7. Aufl. 2015, Rdn. 430; Gottwald in: Festschrift für Habscheid, 1998, 119–130 (128); Musielak in: Festschrift für Geimer, 2002, 761–778 (770); Damrau in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2016, § 377 Rdn. 5; noch strenger aber Lindner in: Prütting/Gehrlein, ZPO, 10. Aufl. 2018, § 363 ZPO, Rdn. 21.

104 Vgl. Ahrens, der Beweis im Zivilprozess, 2015, Kap. 59 § 202 Rdn. 20; Schack, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2017, Rdn. 795.

105 Vgl. Schack, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2017, Rdn. 795; Geimer, Internationales Zivilprozessrecht, 7. Aufl. 2015, Rdn. 427 f.

106 Vgl. Geimer in: Zöller, ZPO, 32. Aufl. 2018, § 363 Rdn. 13; Geimer, Internationales Zivilprozessrecht, 7. Aufl. 2015, Rdn. 416; a.A. noch OLG Hamm, Urt. v. 08.12.1987 – 10 U 31/87, NJW-RR 1988, 703; Berger in: Stein/Jonas, ZPO, 23. Aufl. 2015, § 363 Rn 11.

Gegenüber Ausländern, die sich im Ausland aufhalten, kann die deutsche Zeugnispflicht nach herkömmlichem Verständnis hingegen in der Regel¹⁰⁷ keine Geltung beanspruchen.¹⁰⁸ Nach dieser Ansicht ist eine Ladung bzw. Bitte um schriftliche Beantwortung von Beweisfragen bei Auslandszeugen nur mit Zustimmung des fremden Staates zulässig.¹⁰⁹

Wieder andere halten eine Ladung von Auslandszeugen grundsätzlich für zulässig.¹¹⁰ In diesem Sinne hat auch der EuGH in der Sache Lippens/Kortekaas¹¹¹ entschieden, dass die EU-BeweisV das Prozessgericht nicht hindert, Auslandszeugen zu laden. Nichts anderes wird man für deutsche Staatsangehörige mit Aufenthalt im EU-Ausland anzunehmen haben. Noch nicht entschieden ist damit allerdings, ob die Ladung mit der Androhung von Zwangsmitteln verbunden werden darf. Die herrschende Auffassung verneint dies.¹¹²

Die Zustellung an den Auslandszeugen hat grundsätzlich im Rechtshilfewege zu erfolgen. Hierfür genügt nach Art. 14 EuZVO allerdings die Zustellung mit Einschreiben gegen internationalen Rückschein.

cc) Die schriftliche Zeugenvernehmung

Nach der noch zu § 377 ZPO a.F. ergangenen¹¹³ Rechtsprechung stellt die an den Auslandszeugen unmittelbar gerichtete Bitte um eine schriftliche Beantwortung von Beweisfragen einen unzulässigen Eingriff in die Souveränität des fremden Staates dar.¹¹⁴ Wenn allerdings selbst die Ladung des Auslandszeugen zulässig sein soll, ist nicht ersichtlich, dass für die formlose Bitte – aber auch für die förmliche Aufforderung – zur schriftlichen Beantwortung von Beweisfragen strengere Anforderungen

107 Für eine Ausnahme in den Nordischen Staaten vgl. Knöfel IPRax 2010, 572–578 (575).

108 Vgl. Ahrens, der Beweis im Zivilprozess, 2015, Kap. 59 § 202 Rdn. 19; Schack, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2017, Rdn. 796.

109 Vgl. BGH, Urt. v. 10.05.1984 – III ZR 29/83 – juris-Rdn. 12, NJW 1984, 2039–2040.

110 Vgl. Rauscher in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2017, Art. 1 EG-BewV Rdn. 12.

111 EuGH, Urt. V. 6.12.2012 – C-170/11 – juris-Rdn. 30 f., NJW 2012, 3771–3772.

112 So von Hein in: Rauscher, Europäisches Zivilprozess- und Kollisionsrecht, 4. Aufl. 2015, Art. 1 EUBewV Rdn. 20; Berger, IPRax 2001, 522–527 (527); Knöfel in: Geimer/Schütze, Internationaler Rechtsverkehr in Zivil- und Handelssachen, 57. EL Juni 2019, Einleitung Rdn. 29; Leipold in: Festschrift für Schlechtriem, 2003, 91–106 (101); Nagel/Gottwald, Internationales Zivilprozessrecht, 7. Aufl. 2013, § 9 Rdn. 138.

113 Vgl. zu dem relevanten Unterschied, wonach die Beweisfrage vormals unter eidesstattlicher Versicherung erfolgen musste Huber in: Musielak/Voit, ZPO, 16. Aufl. 2019, § 377 Rdn. 7.

114 Vgl. BGH, Urt. v. 10.05.1984 – III ZR 29/83 – NJW 1984, 2039–2040 (2039); OLG Hamm, Urt. v. 08.12.1987 – 10 U 31/87, NJW-RR 1988, 703; ebenso Leipold, Lex fori, Souveränität, Discovery – Grundfragen des Internationalen Zivilprozessrechts, 1989, S. 63; Stadler in: Musielak/Voit, ZPO, 16. Aufl. 2019, § 363 Rdn. 10.

gelten sollen.¹¹⁵ Entsprechendes muss für die Einholung einer Aussage in der Form des § 130a ZPO gelten.¹¹⁶

Die schriftliche Zeugenvernehmung kann im Einzelfall vorzugswürdig sein, wenn sie eine weite Anreise erspart oder weil sie eine präzisere Übersetzung der muttersprachlichen Äußerung des Zeugen ohne den Zeitdruck der Direktübertragung durch den Dolmetscher in der mündlichen Verhandlung ermöglicht.¹¹⁷ Wesentlicher Nachteil ist, dass sie keinen persönlichen Eindruck vermittelt. Für die Konstellation, dass Aussage gegen Aussage steht – etwa zum Unfallhergang –, ist sie deshalb ungeeignet.

dd) Die telefonische und die audiovisuelle Vernehmung

Eine telefonische Zeugenvernehmung sieht die deutsche Zivilprozessordnung grundsätzlich nicht vor. Eine freibeweisliche – und damit auch eine telefonische – Einholung von Auskünften ist allerdings im amtsgerichtlichen Verfahren bis zu einem Streitwert von 600 € (§ 495a ZPO) sowie im allgemeinen Zivilverfahren im Einvernehmen mit den Parteien (§ 284 S. 2 ZPO) zulässig, soweit es keiner förmlichen Beweisaufnahme bedarf – etwa weil der persönliche Eindruck unverzichtbar ist. Eine audiovisuelle Vernehmung (Videokonferenzvernehmung) ist nach § 128 a Abs. 2 ZPO zulässig. Dabei kann sich die Vernehmungsperson an einem »anderem Ort« aufhalten, muss also nach herrschendem Verständnis nicht an einer Gerichtsstelle vernommen werden.¹¹⁸

Problematisch ist, ob eine nach deutschem Prozessrecht zulässige telefonische oder audiovisuelle Einvernahme ohne Inanspruchnahme von Rechtshilfe auch dann möglich ist, wenn sich die Auskunftsperson im Ausland aufhält. Dies wird in der

115 Für die Zulässigkeit etwa auch Linke/Hau, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2018, § 10 Rdn. 10.22; Ahrens, der Beweis im Zivilprozess, 2015, Kap. 59 § 202 Rdn. 39; von Hein in: Rauscher, Europäisches Zivilprozess- und Kollisionsrecht, 4. Aufl. 2015, Art. 1 Eu-BewV Rdn. 21; Huber in: Musielak/Voit, ZPO, 16. Aufl. 2019, § 377 Rdn. 7; Stadler in: Festschrift für Geimer, 2002; S. 1281–1304 (1291); Musielak in: Festschrift für Geimer, 2002, S. 761–778 (768 f.).

116 In der Sache ähnlich von Hein, in: Rauscher, Europäisches Zivilprozess- und Kollisionsrecht, 4. Aufl. 2015, Art. 1 EuBewV Rdn. 21.

117 Vgl. Linke/Hau, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2018, § 10 Rdn. 10.22.

118 Vgl. von Selle in: Vorwerk/Wolf, BeckOK-ZPO, Ed. 35 2020, § 128a ZPO Rdn. 12; Stadler in: Musielak/Voit, ZPO, 16. Aufl. 2019, § 128a ZPO Rdn. 5, 2; Fritsche in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2016, § 128a ZPO Rdn. 4, 13; a.A. Greger in: Zöller, ZPO, 33. Aufl. 2020, § 128a ZPO Rdn. 4.

Literatur teilweise bejaht,¹¹⁹ überwiegend jedoch verneint.¹²⁰ Für die letztgenannte, auch von der deutschen Rechtsprechung¹²¹ geteilte Auffassung spricht, dass sich die Beweisaufnahme zu wesentlichen Teilen auf fremdem Hoheitsgebiet vollzieht. Mittelbar spricht für dieses Verständnis ferner, dass Art. 17 Abs. 4 Satz 3 EU-BeweisV der ausländischen Zentralstelle oder der zuständigen Behörde die Förderung der Video- und Konferenztechnologie aufgibt, mithin wohl stillschweigend von einem Anwendungsfall des Art. 17 EU-BeweisV ausgeht. Die aktuelle Ratspräsidentschaft hat eine ergänzende Regelung der Videovernehmung in einem neuen Art. 17a EuBewV vorgeschlagen. Dieser nimmt explizit auf Art. 17 EU-BeweisV Bezug. Sollte es zu der geplanten Änderung kommen, wird man noch weniger als bisher argumentieren können, es gebe eine souveränitätswahrende Videovernehmung außerhalb von Art. 17 EU-BeweisV.

ee) **Bewertung**

Die Möglichkeiten zur direkten Zeugenvernehmung durch das Prozessgericht bleiben damit in wesentlichen Punkten lückenhaft. Dabei fällt insbesondere ins Gewicht, dass die Zulässigkeit schon einer förmlichen Ladung oder sonstigen Aufforderung zur Mitwirkung an der Vernehmung in vielen Konstellationen nicht abschließend geklärt ist und dass dem Prozessgericht kein Instrumentarium zur zwangsweisen Durchsetzung der Beweisaufnahme zur Verfügung steht.

b) **Der Urkundenbeweis**

aa) **Verwertung vorgelegter Urkunden**

Unproblematisch möglich ist die Verwertung einer dem Prozessgericht von den Parteien freiwillig vorgelegten Urkunde, etwa eines im Ausland gefertigten constat amiable.

Grundsätzlich zulässig ist es auch, dass sich Auskunftspersonen zu einer streitigen Tatsache schriftlich äußern und die schriftliche Erklärung im Urkundenbeweis (§ 416 ZPO) in das Verfahren eingeführt wird.¹²² Auf diese Weise kann eine u.U. auf-

119 Vgl. Geimer, Internationales Zivilprozessrecht, 7. Aufl. 2015, Rdn. 2385; Knöfel, RIW 2006, 303–304 (304); Knöfel in: Geimer/Schütze, Internationaler Rechtsverkehr in Zivil- und Handelssachen, B Vor I 30b – Einl. EG-BewVO Rdn. 29; Nagel/Gottwald in: Nagel/Gottwald, Internationales Zivilprozessrecht, 7. Aufl. 2013, § 9 Rdn. 35, 140; Geimer in: Zöller, ZPO, 32. Aufl. 2018, Art 17 EuBeweisVO Rdn. 2.; Rauscher in: Münch-Komm-ZPO, 5. Aufl. 2017, Art. 1 EG-BewV Rdn. 12; Mankowski, RIW 2014, 397–402 (401); Kreuzer/Wagner/Häcker in: Dausen/Ludwigs, Handbuch des EU-Wirtschaftsrechts, 48. EL, Juli 2019, Q. III. Allgemeine Verfahrensfragen, Rdn. 47.

120 So von Hein in: Rauscher, Europäisches Zivilprozess- und Kollisionsrecht, 4. Aufl. 2015, Art. 1 Rdn. 22 EuBewV; Schulze IPrax 2001, 527–533 (529); Rauscher in: Münch-Komm-ZPO, 5. Aufl. 2017, Vor §§ 1072 ff. Rdn. 10; Stadler in: Musielak/Voit, ZPO; 16. Aufl. 2019, § 128a ZPO Rdn. 8; Schultzky, NJW 2003, 313–318 (314 f.); Hau, RIW 2003, 822–830 (825).

121 Vgl. BGH, Urt. v. 15.09.1999 – 1 StR 286/99, juris-Rdn. 17, BGHSt 45, 188–197.

122 Vgl. BGH, Urt. v. 14.05.1981 – IX ZR 51/97 – juris-Rdn. 19 – MDR 1981, 1014–1015

wendige Zeugenvernehmung ggf. erspart werden. Allerdings ist diese Vorgehensweise einer Zeugenvernehmung in verschiedener Hinsicht unterlegen. Das Gericht vermag weder die Rahmenbedingungen der schriftlichen Äußerung zu verifizieren – etwa eine Zwangslage auszuschließen – noch kann es sich einen persönlichen Eindruck von der Auskunftsperson verschaffen. Diese Vorgehensweise scheidet deshalb überall dort aus, wo es zur Überzeugungsbildung des Gerichts auf die Glaubwürdigkeit der Auskunftsperson ankommt. Auch wenn die Parteien die Erhebung des Zeugenbeweises beantragt haben, darf das Gericht diesen Antrag nicht unter Einholung einer schriftlichen, nicht zeugenschaftlichen Erklärung übergehen.

bb) Anordnung der Vorlage von Urkunden

Das deutsche Prozessgericht kann den Parteien nach deutschem Verfahrensrecht (§ 142 ZPO) auch die Vorlage von Urkunden aufgeben, die sie in ihrer Verfügungsgewalt haben. Das gilt auch für eine Partei mit Aufenthalt im Ausland. Kommt die Partei der Anordnung nicht nach, kann das Gericht dies im Rahmen seiner freien Beweiswürdigung nach § 286 ZPO würdigen. Dabei wird es etwaige aus dem ausländischen Recht erwachsende Hindernisse an der Vorlage der Urkunde berücksichtigen. Da das ausländische Recht die Partei in der Regel jedoch nicht an der Verbringung von Urkunden ins Ausland hindert, ist die Territorialhoheit des fremden Staates nicht solcher Weise betroffen, dass das Prozessgericht die Vorlage von Urkunden aus dem Ausland von vornherein nicht fordern dürfte.¹²³

Bei der Anordnung von Vorlagepflichten gegenüber Dritten können allerdings die aus deren Rechtsstellung resultierenden Beschränkungen zu beachten sein.¹²⁴ Die Anforderung einer Vorlage durch ausländische Behörden ist nur im Wege der Rechtshilfe zulässig.

c) Der Sachverständigenbeweis

aa) Die Pflicht zur Gutachtenerstellung

Sachverständige mit Aufenthalt in Deutschland sind nach § 407 Abs. 1 ZPO unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit zur Erstellung von Sachverständigengutachten verpflichtet. Ein Sachverständiger mit Aufenthalt im Ausland kann nach § 407 Abs. 2 ZPO zur Gutachtenerstattung verpflichtet sein, wenn er sich hierzu bereit erklärt hat.

(»naheliegend und praktikabel«); von Hein in: Rauscher, Europäisches Zivilprozess- und Kollisionsrecht, 4. Aufl. 2015, Art. 1 Rdn. 21 EuBewV; Schack, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2017, Rdn. 805; Mankowski, RIW 2014, 397–402 (401); Nagel/Gottwald, Internationales Zivilprozessrecht, 7. Aufl. 2013, § 9 Rdn 139.

123 So auch Coester-Waltjen in: Festschrift für Schlosser, 147–159 (152); Schack, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2017, Rdn. 791; Daoudi, Exterritoriale Beweisbeschaffung im deutschen Zivilprozeß, 2000, S. 87 ff.; Lindner in: Prütting/Gehrlein, ZPO, 11. Aufl. 2019, § 363 Rdn. 27; Ahrens, der Beweis im Zivilprozess, 2015, Kap. 59 § 205, Rdn. 80; Linke/Hau, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2018, § 10 Rdn. 10.27.

124 Vgl. Lindner in: Prütting/Gehrlein, ZPO, 11. Aufl. 2019, § 363 Rdn. 27.

bb) Die Erhebung von Befundtatsachen im Ausland

Schwierige Abgrenzungsfragen können sich ergeben, wenn der Sachverständige zur Erstellung seines Gutachtens Befundtatsachen im Ausland erheben soll. Hierzu kann es in Kfz-Haftpflichtprozessen kommen, wenn der Unfallhergang zu rekonstruieren ist und der Sachverständige hierfür Spuren am Unfallort sichert oder den Unfallort vermisst und dokumentiert. Im Rahmen dieser Tätigkeit handelt der Sachverständige weder in Ausübung eines öffentlichen Amtes, noch nimmt er hoheitliche Befugnisse in Anspruch. Eine »stille Entsendung« des Sachverständigen wird deshalb teilweise als zulässig angesehen.¹²⁵ Die Gegenansicht betont, dass der Sachverständige das Gericht als dessen Gehilfe in seiner hoheitlichen Beweiserhebung unterstützt. Seine Tätigkeit sei deshalb dem Gericht zuzurechnen und stelle einen zustimmungspflichtigen Eingriff in die Souveränität des fremden Staates dar.¹²⁶

Der EuGH hat in der Sache ProRail entschieden, dass das Prozessgericht einen Sachverständigen mit der Durchführung einer Beweisaufnahme im EU-Ausland beauftragen darf, ohne das Verfahren nach Art. 1 Abs. 1b, Art. 17 EU-BeweisV einhalten zu müssen.¹²⁷ Anderes soll gelten, wenn sich die Untersuchung auf die Ausübung hoheitlicher Gewalt in dem fremden Staat auswirkt. Solches nimmt der EuGH jedoch nur in besonderen Fallkonstellationen an, namentlich, wenn es sich um eine Untersuchung an Orten handelt, die mit der Ausübung hoheitlicher Gewalt verbunden sind oder zu denen der Zutritt oder andere Maßnahmen nach dem Recht des Mitgliedstaats, in dem die Untersuchung durchgeführt wird, verboten oder nur dazu befugten Personen erlaubt sind.¹²⁸ Solche spezifischen Ausnahmen dürften nicht betroffen sein, wenn der Sachverständige beispielsweise einen für jedermann frei zugänglichen Unfallort vermisst und dokumentiert, ohne hierfür die Straße absperren oder sich verkehrswidrig verhalten zu müssen oder wenn er das im Ausland befindliche Unfallfahrzeug im Einvernehmen mit der Partei untersucht.¹²⁹

125 So etwa OLG Oldenburg, Beschl. v. 29.11.2012 – 8 W 102/12, juris-Rdn. 6, MDR 2013, 547–548; Heinrich in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2016, § 363 Rdn. 4; Geimer, Internationales Beweis- und Beweisverfahrensrecht, 7. Aufl. 2015, Rdn 445; Wussow in Festschrift für Korbion, 1986, 493–496; Musielak in: Festschrift für Geimer, 2002, 761–778 (772); Schack, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2017, Rdn. 790; tendenziell auch Leopold in: Festschrift für Schlechtriem, 2003, S. 91–106 (102 f.).

126 So etwa Lindner in: Prütting/Gehrlein, ZPO, 11. Aufl. 2019, § 363 ZPO Rdn. 25; Linke/Hau, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2018, § 10 Rdn. 10.25; Hau, RIW 2003, 822–830 (823 f.).

127 EuGH, Urt. v. 21.02.2013 – C-332/11 – juris-Rdn. 49, EuZR 2013, 313–315 – ProRail BV, Kugelfischer GmbH.

128 EuGH, Urt. v. 21.02.2013 – C-332/11 – juris-Rdn. 47 f., EuZR 2013, 313–315 – ProRail BV, Kugelfischer GmbH.

129 Ähnlich wohl auch Rauscher in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2017, Art. 1 EG-BewV Rdn. 12.

Dass der EuGH mit ProRail Rechtssicherheit für die unmittelbare Auslandsbeweisaufnahme des Prozessgerichts geschaffen hat, kann nicht als gesichert gelten.¹³⁰ Der EuGH grenzt die Fälle zulässiger Auslandsbegutachtung lediglich von solchen Fallkonstellationen ab, in denen die für die Begutachtung notwendigen Verrichtungen losgelöst von ihrem Gerichtskontext nicht ohne Verstoß gegen ein Verbot der fremden Rechtsordnung oder ohne eine hoheitliche Mitwirkung des fremden Staates durchgeführt werden könnten. Die Entscheidung befasst sich aber nicht näher mit der Grundsatzfrage, ob die Erstellung des Sachverständigengutachtens auf fremdem Territorium allein schon wegen ihres Zusammenhangs mit der hoheitlichen Beweisaufnahme durch das Prozessgericht einen Eingriff in die Souveränität des anderen Staates darstellt. Bejaht man diese Frage, erscheint es schwer vorstellbar, dass der Verordnungsgeber mit der EU-BeweisVO eine Ermächtigungsgrundlage zur Rechtsfertigung eines solchen Eingriffs in die staatliche Souveränität hätte schaffen wollen.

cc) Bewertung

Die danach verbleibende Rechtsunsicherheit ist misslich. Im Kontext der Beweisaufnahme über einen Auslandsunfall erscheint es wünschenswert, dass das Prozessgericht einen von ihm direkt beauftragten Sachverständigen auch mit der Ermittlung von Anknüpfungstatsachen im Ausland beauftragen darf. Dadurch könnte das Verfahren beschleunigt und die verfahrensfördernde Anleitung des Sachverständigen – gerade auch bei Rückfragen – verbessert werden. Soweit der Sachverständige im Rahmen seiner Tätigkeit keine Sonderbefugnisse in Anspruch nehmen muss, sondern sich darauf beschränkt, Wahrnehmungen zu tätigen und zu dokumentieren, die jeder EU-Ausländer, der sich privat im Ausland aufhält, gleichermaßen tätigen dürfte, ist ein besonderes Schutzbedürfnis der staatlichen Souveränität nicht ersichtlich.¹³¹ Ebenso wünschenswert wäre jedoch eine ausdrücklich geregelte Ermächtigung zu einer solchen Direkt-Beweisaufnahme des Sachverständigen.

d) Der Augenscheinsbeweis

aa) Augenscheinsbeweis im Inland

Schon keine Beweisaufnahme im Ausland liegt vor, wenn sich das Augenscheinsobjekt im Inland befindet. Problemlos möglich ist danach etwa die Auswertung von Lichtbildern vom Unfallort, die dem Prozessgericht freiwillig vorgelegt werden. Entsprechend den für Urkunden geltenden Regeln kann das Prozessgericht auch die Vorlage (nicht: die erstmalige Herstellung) von Augenscheinsobjekten verlangen, die sich in Besitz der Parteien befinden. Auch elektronisch vorgehaltene Informationsquellen können – unabhängig vom Standort der datenspeichernden Server – eingesehen werden, soweit sie im Inland zugänglich sind. Danach kann das Gericht sich etwa via

130 Kritisch etwa auch Linke/Hau, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2018, § 10 Rdn. 10.25; von Hein in: Rauscher, Europäisches Zivilprozess- und Kollisionsrecht, 4. Aufl. 2015, Art. 1 EUBewV, Rdn. 25.

131 Vgl. etwa auch Breuer in: Rahm/Künkel, Handbuch Familien- und Familienverfahrensrecht, 79. Lieferung 4.2019, Rdn. 254.

Google-Earth, Google-Streetview, Bing oder dergleichen über die Unfallstelle zum Zeitpunkt der jeweiligen Bildaufnahme informieren,¹³² aber auch Feststellungen zum Wiederbeschaffungswert oder zu Reparaturbedingungen auf dem relevanten ausländischen Markt – bei im Übrigen hinreichender Sachkunde – anhand einer Internetrecherche tätigen.

bb) Augenscheinsbeweis im Ausland

Die Durchführung des Augenscheinsbeweises im Ausland – etwa die Besichtigung des Unfallortes – durch das Prozessgericht selbst oder den von ihm beauftragten Richter (§ 361 ZPO) würde hingegen in die Territorialhoheit des fremden Staates eingreifen. Sie bedarf deshalb nach allgemeiner Auffassung einer besonderen Ermächtigung.¹³³

Im Ausgangspunkt besteht ferner weitgehend Einigkeit darin, dass das Verbot der Inaugenscheinnahme durch das Prozessgericht auf fremdem Territorium nicht dadurch umgangen werden darf, dass sich das Gericht Dritter als Augenscheinsgehilfen bedient.¹³⁴ Durch die Entscheidung des EuGH in der Sache ProRail¹³⁵ hat dieser Grundsatz allerdings eine Aufweichung erfahren. Denn soweit der Sachverständige Anknüpfungstatsachen im Ausland dokumentiert, ist er nichts anderes als ein Augenscheinsgehilfe des Gerichts.

Den Gedanken der ProRail-Entscheidung weitergedacht könnte sogar das Verbot der Direkt-Inaugenscheinnahme durch das Prozessgericht infrage stehen. Dieses Ergebnis wird teilweise als absurd bewertet.¹³⁶ Ganz undenkbar ist es indes nicht: Wenn sich der Souveränitätsanspruch des Staates gegenüber dem auf seinem Staatsgebiet agierenden Gehilfen des fremden Prozessgerichts zurücknehmen sollte, so wäre Gleiches auch gegenüber dem Prozessgericht selbst vorstellbar, zumal das staatliche Gericht nicht minder als der private Sachverständige Gewähr für die Einhaltung etwaiger rechtlicher Vorgaben in dem Staat der Beweisaufnahme bieten sollte. Wenn sich das Gericht auf solche Wahrnehmungen beschränkt, die der Richter privat – etwa als Tourist – ohne Weiteres tätigen dürfte, erscheint der Eingriff in die staatliche Souveränität auch vergleichsweise wenig gravierend. Ja, in einem vereinten Europa

132 Vgl. Stadler in: Musielak/Voit, ZPO, 16. Aufl. 2019, § 363 Rdn. 9; Berger in: Stein/Jonas, ZPO, 23. Aufl. 2015, § 363 Rdn. 14.

133 Vgl. Schack, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2017, Rdn. 789; Lindner in: Prütting/Gehrlein, ZPO, 9. Aufl. 2019, § 363 Rdn. Leipold, Lex fori, Souveränität, Discovery – Grundfragen des Internationalen Zivilprozeßrechts, 1989, S. 41; Musielak in: Festschrift für Geimer, 2002, 761–778 (774); Ahrens, der Beweis im Zivilprozess, 2015, Kap. 59 § 202 Rn. 46.

134 Vgl. Lindner in: Prütting/Gehrlein, ZPO, 11. Aufl. 2019, § 363 Rdn. 24; Ahrens, der Beweis im Zivilprozess, 2015, Kap. 59 § 202 Rdn. 46; Musielak in: Festschrift für Geimer, 2002, 761–778 (774 f.); Linke/Hau, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2018, § 10 Rdn. 10.29.

135 Dazu schon oben.

136 Vgl. etwa von Hein in: Rauscher, Europäisches Zivilprozess- und Kollisionsrecht, 4. Aufl. 2015, Art. 1 EuBewV Rdn. 25; in der Sache ebenso Bach, EuZW 2013, 315–316 (316).

müsste es gar sehr irritieren, wenn etwa zahlreiche saarländische Richter im benachbarten Frankreich wohnen, für den von ihnen in Deutschland zu entscheidenden Verkehrsunfallprozess aber die Augen vor einer Unfallstelle verschließen müssen, die sie täglich auf ihrem Weg zur Arbeit passieren. Vor dem Hintergrund des traditionellen Souveränitätsverständnisses kann gleichwohl nicht angenommen werden, dass der Ordnungsgeber mit der EU-BeweisV zu einer solchen Direkt-Beweisaufnahme ermächtigen wollte.

cc) Bewertung

Für die Zwecke des Verkehrsunfallprozesses kann sich die Praxis in vielen Konstellationen mit den Möglichkeiten einer Inaugenscheinnahme im Inland begnügen. In Fällen, in denen eine Inaugenscheinnahme im Ausland unverzichtbar ist, sind die Instrumente einer unmittelbaren Beweisaufnahme durch das Prozessgericht rechtlich nicht abgesichert. In vielen Konstellationen erscheint eine Verweigerung der Direktbeweisaufnahme unter Hinweis auf den Souveränitätsvorbehalt in einem von homogenen rechtlichen Wertungen getragenen europäischen Rechtsraum jedoch unverhältnismäßig.

e) Parteivernehmung und informatorische Anhörung

Die Ausführungen zur Ladung und Vernehmung von Zeugen gelten im Wesentlichen entsprechend auch für die Ladung und Vernehmung der Partei. Die Verweigerung der Parteivernehmung führt allerdings nicht zur Anwendung von Zwangsmitteln, sondern nach § 446 ZPO zu einer nachteiligen Beweiswürdigung.

Auch eine Ladung der Partei zum Zwecke der informatorischen Anhörung ist bei Auslandsparteien grundsätzlich zulässig.¹³⁷ Gesteigerte praktische Bedeutung hat hier allerdings der Ausnahmetatbestand, dass der Partei wegen großer Entfernung oder aus sonstigem wichtigem Grund die persönliche Wahrnehmung des Termins nicht zuzumuten ist (§ 141 Abs. 1 S. 2 ZPO). Hat sich die ausländische Partei nicht freiwillig mit ihrer Anhörung einverstanden erklärt, ist ihr die Ladung förmlich zuzustellen.¹³⁸ Eine Durchsetzung des persönlichen Erscheinens einer ausländischen Partei mit Aufenthalt im Ausland unter Einsatz von Ordnungsmitteln ist allerdings nicht möglich.¹³⁹

137 So auch Linke/Hau, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2018, § 10 Rdn. 10.32; differenzierend Stadler in: Musielak/Voit, ZPO, 16. Aufl. 2019, § 141 Rdn 5.

138 Linke/Hau, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2018, § 10 Rdn 10.32.

139 Vgl. OLG Hamm, Beschl. v. 02.10.2008 – 19 W 21/08, NJW 2009, 1090; Linke/Hau, Internationales Zivilverfahrensrecht, 7. Aufl. 2018, § 10 Rdn. 10.32.

2. Die Beweisaufnahme im Wege der Rechtshilfe

a) einschlägige Rechtsgrundlagen

Grundlage für eine Beweisaufnahme im Wege der Rechtshilfe ist innerhalb der EU regelmäßig §§ 363 Abs. 3, 1072 Nr. 1 ZPO iVm. der EU-BeweisV.¹⁴⁰ Eine Ausnahme gilt lediglich für Dänemark, das an der justiziellen Zusammenarbeit nach Art. 81 AEUV (ex-Art. 65 EGV) nicht teilnimmt.¹⁴¹ Für Dänemark, die Schweiz und einige andere Nicht-EU-Staaten findet weiterhin das Haager Beweisaufnahmeübereinkommens Anwendung.¹⁴² Soweit solche Rechtsgrundlagen nicht bestehen, kann auch im vertragslosen Zustand Rechtshilfe beantragt werden.¹⁴³

b) Rechtshilfe nach der EU-BeweisV

Nach Art. 2 Abs. 1 EU-BeweisV kann das ersuchende Gericht sein Ersuchen um Durchführung der Beweisaufnahme im Wege der Rechtshilfe im unmittelbaren Geschäftsverkehr direkt an das ersuchte Gericht des anderen Mitgliedstaats richten. Die nach Art. 3 EUG-BeweisV eingerichteten Zentralstellen sind – anders als etwa nach dem Haager Beweisaufnahmeübereinkommen – regelmäßig nicht in den Übermittlungsweg eingebunden. Sie nehmen keine Prüfungskompetenz wahr, sondern unterstützen lediglich bei Bedarf durch Erteilung von Auskünften oder Hilfe bei auftretenden Schwierigkeiten. Die mit der Einschaltung einer Zentralstelle sonst regelmäßig verbundenen Übermittlungs- und Bearbeitungszeiten entfallen dadurch.

Das Ersuchen ist unter Verwendung eines Formblatts einzureichen (Art. 4 EU-BeweisV), das in allen EU-Sprachen verfügbar ist. Neben den wesentlichen Verfahrensangaben sind u.a. eine gedrängte Darstellung des Sachverhalts sowie im Fall eines Vernehmungsersuchens, die Beweisfrage oder der Sachverhalt, über den zu vernehmen ist, sowie etwaige Zeugnisverweigerungsrechte anzugeben.

Das Ersuchen ist in der Amtssprache des ersuchten Mitgliedstaats oder einer von ihm sonst zugelassene Sprache abzufassen (Art. 5 EU-BeweisV).¹⁴⁴ Auch Anlagen zu dem Antrag sind mit einer Übersetzung in die Sprache zu versehen, in der das Ersuchen abgefasst wurde (Art. 4 Abs. 3 EU-BeweisV). Das Ersuchen bedarf keiner Beglaubigung, Legalisation oder Apostille (Art. 4 Abs. 2 EU-BeweisV).

Die Übermittlung der Ersuchen erfolgt nach Art. 6 EU-BeweisV auf dem schnellstmöglichen Wege, mit der sich der ersuchte Mitgliedstaat einverstanden

140 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- und Handelssachen, ABl EG vom 27. Juni 2001, Nr. L 174. S. 1 ff.

141 Vgl. Art. 1 Abs. 3 EUBewV; vgl. auch Protokoll Nr. 22 zu dem Vertrag über die Europäische Union und des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union – Vertrag über die Europäische Union – Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, Amtsblatt Nr. C 326 vom 26/10/2012 S. 0001 – 0390.

142 Haager Übereinkommen vom 18. März 1970 über die Beweisaufnahme im Ausland in Zivil- oder Handelssachen, BGBl. II 1977, S. 1472 ff.

143 Vgl. Ahrens, Der Beweis im Zivilprozess, 2015, Kap. 58 § 196 Rdn. 10.

144 Vgl. dort auch zu dem Sonderfall, dass es in einem Mitgliedstaat mehrere Amtssprachen gibt.

erklärt hat. Die Bundesrepublik hat für Empfang und Versendung Post einschließlich privater Zustelldienste und Telefax zugelassen.¹⁴⁵ Frankreich beispielsweise hat darüber hinaus auch eine Korrespondenz per E-Mail zugelassen, was jedenfalls in unverschlüsselter Form mit Blick auf den Verfahrensdatenschutz nicht unproblematisch ist. Spanien gestattet bislang nur eine Übermittlung per Post. Eine Übermittlung im Wege des elektronischen Rechtsverkehrs ist in diesen Ländern bislang nicht vorgesehen.

Das ersuchte Gericht bestätigt dem ersuchenden Gericht den Eingang des Ersuchens binnen sieben Tagen (Art. 7 Abs. 1 EU-BeweisV). Hält sich das ersuchte Gericht für (sachlich oder örtlich; nicht: international¹⁴⁶) unzuständig, leitet es das Ersuchen an das zuständige Gericht weiter (Art. 7 Abs. 2 EU-BeweisV). Ist das Ersuchen unvollständig, fordert das ersuchte Gericht das ersuchende Gericht binnen 30 Tagen auf, die fehlenden Angaben nachzureichen (Art. 8 Abs. 1 EU-BeweisV).

Das ersuchte Gericht hat das Ersuchen unverzüglich, spätestens binnen 90 Tagen nach Eingang eines vollständigen und verordnungskonform übermittelten Ersuchens zu erledigen (Art. 10 Abs. 1 EU-BeweisV). Gelingt eine fristgerechte Erledigung nicht, setzt das ersuchte Gericht das ersuchende Gericht unter Angabe der Gründe und des Zeitraumes, der nach seiner Einschätzung für die Erledigung voraussichtlich benötigt wird, in Kenntnis (Art. 15 EU-BeweisV).

Das ersuchte Gericht kann die ersuchte Beweisaufnahme ablehnen, wenn sich die Vernehmungsperson auf ein bestehendes Aussageverweigerungsrecht oder Aussageverbot beruft (Art. 14 Abs. 1 EU-BeweisV). Für Aussageverweigerungsrechte gilt der Grundsatz der Meistbegünstigung, dh. auf ein solches Recht kann sich die Auskunftsperson berufen, wenn es nach dem Recht am Ort des ersuchten Gerichts gilt oder nach dem Recht am Ort des ersuchenden Gerichts gilt (und pflichtgemäß dem ersuchenden Gericht mitgeteilt oder bestätigt worden ist), Art. 14 Abs. 1 EU-BeweisV.¹⁴⁷ Entsprechendes dürfte für Mitwirkungsverweigerungsrecht, etwa bei der Urkundenvorlegung, gelten.¹⁴⁸ Weitere Ablehnungsgründe liegen vor, wenn das Ersuchen nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung fällt, wenn es nach dem Recht des Mitgliedstaats des ersuchten Gerichts nicht in den Bereich der Gerichtsgewalt fällt oder das ersuchende Gericht einer Aufforderung zur Ergänzung des Ersuchens oder zur Leistung einer Kautions oder eines Vorschusses nicht innerhalb der normierten Fristen nachkommt.

145 Dazu und zum Nachfolgenden vgl. https://e-justice.europa.eu/content_taking_evidence-374-de-de.do?member=1 (Stand: 18.10.2019).

146 Vgl. Rauscher in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2017, Art. 7 EG-BewV, Art. 7 Rdn. 10.

147 Schlosser in: Schlosser/Hess, EU-Zivilprozessrecht, 4. Aufl. 2015, Art. 14 EuBVO Rdn. 3; Rauscher in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2017, Art. 14 EG-BewVO Rdn. 3; A.A. entgegen dem Wortlaut Knöfel in: Geimer/Schütze, Internationaler Rechtsverkehr in Zivil- und Handelssachen, 57. EL Juni 2019, Art. 14 VO (EG) 1206/2001, Rdn. 4.

148 So auch Rauscher in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2017, Art. 14 EG-BewV Rdn. 6; a.A. von Hein in: Rauscher, Europäisches Zivilprozess- und Kollisionsrecht, 4. Aufl. 2015, Art. 14 EG-BewVO Rdn. 8; Magnus, RabelsZ 77 (2013), 111–130 (123 ff.).

Verweigert das ersuchte Gericht die nachgesuchte Rechtshilfe, erledigt es das Ersuchen nicht fristgerecht oder verbescheidet es das Ersuchen nicht, eröffnet die EU-BeweisV hiergegen keinen Rechtsbehelf. Einschlägige Rechtsbehelfe richten sich nach dem Recht des Mitgliedstaats des ersuchten Gerichts. In Ermangelung solcher wäre im Verfahren allenfalls eine Individualbeschwerde zum EGMR denkbar.¹⁴⁹ Losgelöst vom konkreten Einzelfall käme bei systematischer Verzögerung oder Verweigerung der Beweisaufnahme ein Vertragsverletzungserfahren in Betracht.¹⁵⁰

Sieht das ersuchte Gericht keinen Ablehnungsgrund, kommt es dem Rechtshilfeersuchen nach Maßgabe seiner eigenen lex fori nach (Art. 10 Abs. 2 EU-BeweisV). Ggf. abweichend hiervon darf allerdings das ersuchende deutsche Gericht oder ein von ihm beauftragtes Mitglied bei der Durchführung der Beweisaufnahme durch das ersuchte Gericht anwesend und beteiligt sein (§ 1073 Abs. 1 Satz 1 ZPO, Art. 12 Abs. 1 EU-BeweisV). Dadurch kann sich das ersuchende Gericht einen unmittelbaren Eindruck von der Beweisaufnahme verschaffen. Das Anwesenheitsrecht umfasst auch die Zuziehung eines Dolmetschers.¹⁵¹ Das Beteiligungsrecht eröffnet freilich für sich allein nach wohl vorherrschendem Verständnis noch kein Recht, selbstständig Fragen an eine Auskunftsperson zu stellen.¹⁵² Solches muss als besondere Form der Beweiserhebung separat nach Art. 10 Abs. 3 EU-BeweisV beantragt werden.¹⁵³ Die beabsichtigte Anwesenheit ist dem ersuchten Gericht anzuzeigen, eine Beteiligung ist zu beantragen (Art. 12 Abs. 3 Satz 1 EU-BeweisV). Das ersuchte Gericht kann die Beteiligung – nicht die Anwesenheit¹⁵⁴ – unter Bedingungen stellen (Art. 12 Abs. 4 EU-BeweisV).¹⁵⁵

Auch die Parteien sowie Sachverständige können bei der Beweisaufnahme – ggf. unterstützt durch einen Dolmetscher¹⁵⁶ – zugegen sein und sich wie an einer inländischen Beweisaufnahme beteiligen (§ 1073 Abs. 1 Satz 2 ZPO, Art. 11 Abs. 1 und 3, 12 Abs. 2 EU-BeweisV). Auch für die Parteien gilt, dass die Anwesenheit anzuzeigen, die Beteiligung hingegen zu beantragen ist (Art. 11 Abs. 2 EU-BeweisV), und dass Letztere von dem ersuchten Gericht an Bedingungen geknüpft werden kann (Art. 11 Abs. 3 EU-BeweisV). Die »Beteiligung« umschreibt nach teilweise vertretener Auffassung allerdings nur das Einbezogensein in den Prozess mit den daran geknüpften Befugnissen – etwa zur Stellung von Anträgen –, nicht hingegen Fragen

149 So auch Rauscher in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2017, Art. 10 EG-BewG Rdn. 4.

150 Vgl. Rauscher in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2017, Art. 10 EG-BewG Rdn. 4.

151 Vgl. Rauscher in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2017, § 1073 Rdn. 9.

152 Vgl. Knöfel in: Geimer/Schütze, Internationaler Rechtsverkehr in Zivi- und Handelssachen, 57. EL, Juni 2019, Art. 12 VO 1206/2001 Rdn. 7.

153 Vgl. zu den mäßigen Erfolgsaussichten Knöfel in: Geimer/Schütze, Internationaler Rechtsverkehr in Zivi- und Handelssachen, 57. EL, Juni 2019, Art. 10 VO 1206/2001 Rdn. 27.

154 Vgl. Rauscher in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2017, § 1072 Rdn. 11.

155 Weitergehend für ein Vollablehnungsrecht allerdings Knöfel in: Geimer/Schütze, Internationaler Rechtsverkehr in Zivi- und Handelssachen, 57. EL, Juni 2019, Art. 12 VO 1206/2001 Rdn. 7.

156 Vgl. Knöfel in: Geimer/Schütze, Internationaler Rechtsverkehr in Zivi- und Handelssachen, 57. EL, Juni 2019, Art. 11 VO 1206/2001 Rdn. 6.

der Zuständigkeit für die Durchführung der Beweisaufnahme.¹⁵⁷ Fragerechte werden nach dieser Auffassung nicht ohne Weiteres erfasst.¹⁵⁸ Jedenfalls reichen die Rechte der Parteien in keinem Fall weiter als im Fall einer Beweisaufnahme im Inland. Nach § 397 Abs. 1 (ggf. iVm. § 402) ZPO umschließen sie nach deutschem Recht insbesondere nicht das Recht, Fragen unmittelbar an die Zeugen oder Sachverständigen zu stellen.¹⁵⁹

Das Gericht kann darum bitten, das Ersuchen in einer besonderen Form zu erledigen, die das Recht seines Mitgliedstaats vorsieht und mit dem Recht des Mitgliedstaats des ersuchten Gerichts nicht unvereinbar ist oder wegen erheblicher tatsächlicher Schwierigkeiten unmöglich ist (Art. 10 Abs. 3 EU-BeweisV, Ziffer 13 Formblatt A). Insbesondere kann es darum bitten, die Beweisaufnahme unter Verwendung von Kommunikationstechnologien wie der Videokonferenz und der Telefontelefonkonferenz durchzuführen (Art. 10 Abs. 4 Satz 1 EU-BeweisV). Ob das auch gilt, wenn das Recht des ersuchenden Gerichts diese Möglichkeit gar nicht vorsieht,¹⁶⁰ kann für die hier zu betrachtende Konstellation mit Blick auf § 128a ZPO dahinstehen. Allerdings kann das ersuchte Gericht den Antrag ablehnen, wenn die Videovernehmung mit dem Recht des Mitgliedstaats des ersuchten Gerichts unvereinbar oder wegen erheblicher tatsächlicher Schwierigkeiten unmöglich ist (Art. 10 Abs. 4 Satz 2 EU-BeweisV). In der Regel ist die Durchführung einer Videokonferenz nach dem Recht der Mitgliedstaaten heute zulässig.¹⁶¹ Angesichts der weiten Verbreitung der Videokonferenztechnik sollte man meinen, dass sie heute auch kaum mehr auf tatsächliche Schwierigkeiten stößt. In der Praxis bereiten unterschiedliche Standards und Protokolle freilich immer noch erhebliche Probleme.

Soweit Art. 9 Abs. 1 Satz 3 der Small-Claims-VO¹⁶² den Einsatz der Videokonferenztechnik ausdrücklich vorsieht, räumt sie im Fall der grenzüberschreitenden Beweisaufnahme keine weitergehenden Befugnisse ein, als nach der EU-BeweisV gewährt werden.¹⁶³

157 Vgl. Knöfel in: Geimer/Schütze, Internationaler Rechtsverkehr in Zivi- und Handelssachen, 57. EL, Juni 2019, Art. 11 VO 1206/2001 Rdn. 8.

158 Vgl. Vgl. Knöfel in: Geimer/Schütze, Internationaler Rechtsverkehr in Zivi- und Handelssachen, 57. EL, Juni 2019, Art. 11 VO 1206/2001 Rdn. 8; kritisch Rauscher in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2017, Art. 12 EG-BewV Rdn. 8; differenzierend Schlosser in: Schlosser/Hess, EU-Zivilprozessrecht, 4. Aufl. 2015, Art. 11 Rdn. 2.

159 So auch Rauscher in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2017, § 1072 Rdn. 14.

160 Ablehnend Rauscher in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2017, Art. 10 Rdn. 12.

161 Vgl. die Details unter https://e-justice.europa.eu/content_taking_evidence_by_videoconferencing-405-pt-de.do?member=1.

162 Verordnung (EG) Nr. 861/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einführung eines europäischen Verfahrens für geringfügige Forderungen (ABl EU 2007 L 199 S. 1).

163 Vgl. Pfeiffer in: Geimer/Schütze, Internationaler Rechtsverkehr in Zivil- und Handelssachen, Art. 9 VO (EG) 861/2007, Rdn. 18; Hau in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2017, Art. 9 EG-BagatellVO Rdn. 8; Varga in: Rauscher, Europäisches Zivilprozess- und Kollisionsrecht, 4. Aufl. 2018, Art. 9 EG-BagatellVO Rdn. 4; Voit in: Musielak/Voit, ZPO, 16. Aufl. 2019, § 1101 ZPO.

Ebenfalls nach seiner *lex fori* kann und muss¹⁶⁴ das ersuchte Gericht zur Erledigung des Rechtshilfeersuchens Zwangsmaßnahmen ergreifen, Art. 13 EU-BeweisV.

Wird die Beweiserhebung durch das ersuchte Gericht unter Verstoß gegen das ausländische Recht durchgeführt, hindert dies die Verwertung des Beweismittels durch das Prozessgericht nicht, wenn die Beweiserhebung den für das Prozessgericht geltenden Gesetzen entspricht, § 369 ZPO.¹⁶⁵

Die Beweismittelunterwerfung unterliegt der *lex fori* des Prozessgerichts.¹⁶⁶

Die Erledigung des Rechtshilfeersuchens ist grundsätzlich kostenfrei, Art. 18 Abs. 1 EU-BeweisV. Aufwendungen für Sachverständige und Dolmetscher sowie Auslagen können jedoch zu erstatten sein, Art. 18 Abs. 2 EU-BeweisV. Das ersuchte Gericht kann für die Stellungnahme eines Sachverständigen eine Kautionsleistung oder einen Vorschuss verlangen, Art. 18 Abs. 3 EU-BeweisV. Für sonstige Maßnahmen, etwa die Durchführung einer Videokonferenzschaltung, ist ein Vorschuss nicht vorgesehen.

c) Die unmittelbare Beweisaufnahme durch das ersuchende Gericht nach Art. 17 EU-BeweisV

Systematisch steht das Verfahren nach Art. 17 EU-BeweisV zwischen der unmittelbaren Inlandsbeweisaufnahme vor dem Prozessgericht und der Beweisaufnahme durch das im Wege der Rechtshilfe ersuchte ausländische Gericht.

Um eine unmittelbare Beweisaufnahme in einem anderen Mitgliedstaat durchführen zu können, muss das ersuchende Gericht ein Ersuchen an die Zentralstelle oder zuständige Behörde des anderen Mitgliedstaats richten (Art. 17 Abs. 1 EU-BeweisV). Dabei hat das ersuchende Gericht u.a. die beabsichtigte Beweisaufnahme zu beschreiben und mitzuteilen, durch wen die Beweisaufnahme erfolgen soll (Formblatt I Ziffern 9 und 11). Auch Art und Gegenstand des Falles sowie eine kurze Erläuterung des Sachverhalts sind anzugeben (Formblatt I Ziffer 10).

Für die Übersetzung und Übermittlung des Ersuchens gelten die Art. 5 und 6 EU-BeweisV im Wesentlichen entsprechend. Eine Empfangsbestätigung ist allerdings nicht vorgesehen.¹⁶⁷

Das Gericht kann das Ersuchen ablehnen, ihm uneingeschränkt stattgeben oder ihm unter Bedingungen stattgeben. Insbesondere kann es ein Gericht bestimmen, das an der Beweisaufnahme teilnimmt, um sicherzustellen, dass das Verfahren nach Art. 17 EU-BeweisV ordnungsgemäß angewandt wird und die festgelegten Bedingungen eingehalten werden (Art. 17 Abs. 4 Satz 1, 2 EU-BeweisV). Nach Art. 17 Abs. 5 EU-BeweisV kann das Ersuchen nur abgelehnt werden, wenn es nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung fällt, wenn es unvollständig ist oder wenn die beantragte unmittelbare Beweisaufnahme wesentlichen Rechtsgrundsätzen des ersuchten Mitgliedstaats zuwiderläuft. Es kommt insoweit also auf den nationalen

164 Rauscher in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2017, Art. 13 EG-BewV Rdn. 1.

165 Vgl. BAG, Urt. v. 17.03.2016 – 2 AZR 110/15 – juris-Rdn. 25; Rauscher in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2017, Art. 10 Rdn. 5.

166 Vgl. Rauscher in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2017, Art. 10 Rdn. 5.

167 Vgl. Rauscher in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2017, § 1072 Rdn. 42.

ordre public des ersuchten Staates und nicht etwa auf einen supranationalen europäischen Standard an.¹⁶⁸

Für die Erledigung des Ersuchens räumt Art. 17 Abs. 4 Satz 1 EU-BeweisV der zuständigen Stelle des ersuchten Staates eine Frist von 30 Tagen ein, ohne die Überschreitung der Frist zu sanktionieren. Insbesondere enthält die Verordnung keine Genehmigungsfiktion. Gegen die Versagung der nachgesuchten Bewilligung, gegen die mit der Stattgabe verbundenen Bedingungen und gegen die Verzögerung oder Nichtverbescheidung des Ersuchens eröffnet die EU-Beweisverordnung keinen Rechtsbehelf.

Das ersuchende Gericht erledigt die Beweisaufnahme in eigener Verantwortung nach dem Recht seines Mitgliedstaats, also der *lex fori*, Art. 17 Abs. 6 EU-BeweisV. Dabei kann es die Beweisaufnahme durch Mitglieder des Gerichts oder einen von diesem beauftragten Sachverständigen durchführen lassen (§ 1073 Abs. 2 ZPO, § 17 Abs. 3 EU-BeweisV). In letzterer Variante bleibt der Sachverständige Sachverständiger nach Maßgabe des deutschen Zivilprozessrechts. Er darf also beispielsweise eine Inaugenscheinnahme durchführen, um Anknüpfungstatsachen für seine Begutachtung zu erheben, aber nicht etwa Zeugen vernehmen o. dgl.¹⁶⁹

Eine wesentliche Beschränkung liegt darin, dass das Verfahren nach Art. 17 EU-BeweisV bislang¹⁷⁰ nur für Beweisaufnahmen auf freiwilliger Grundlage und ohne Zwangsmaßnahmen genutzt werden kann, Art. 17 Abs. 2 Satz 1 EU-BeweisV. Eine zu vernehmende Person – z.B. ein Zeuge – ist darüber zu belehren, dass die Vernehmung auf freiwilliger Grundlage erfolgt, Art. 17 Abs. 2 Satz 2 EU-BeweisV. Für andere Formen der Beweisaufnahme sollte die Belehrungspflicht entsprechend gelten.¹⁷¹

Nach Art. 17 Abs. 4 Satz 3 EU-BeweisV fördern die Zentralstelle oder die zuständige Behörde den Einsatz von Kommunikationstechnologie wie Video- und Telefonkonferenzen. Die Modalitäten einer solchen Förderung sind jedoch von Land zu Land unterschiedlich. Die meisten Mitgliedstaaten verlangen, dass die Vernehmung im Gebäude eines Gerichts erfolgt. Teilweise ist eine Vernehmung in anderen staatlichen Einrichtungen zulässig. Nur einzelne Staaten (etwa Portugal¹⁷²) lassen die Vernehmung von (staatlichen) Sachverständigen an ihrem Sitz zu. Unterschiedliche Vorgaben machen die Staaten auch zu der Frage, in welcher Sprache die Videovernehmung erfolgen muss. Überwiegend kann die Vernehmung in der Sprache des ersuchenden Staates erfolgen, teilweise wird jedoch eine Vernehmung in der Landessprache gefordert.¹⁷³ Unterschiedlich wird auch die Beistellung von Dolmetschern,

168 So auch Rauscher in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2017, § 1072 Rdn. 45.

169 Vgl. Rauscher in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2017 § 1072 Rdn. 21.

170 Eine Änderung wird aktuell in der Ratsarbeitsgruppe Zivilrecht diskutiert.

171 So auch Rauscher in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2017, § 1072 Rdn. 47.

172 Vgl. Gerichtsatlas, https://e-justice.europa.eu/content_taking_evidence_by_videoconferencing-405-pt-de.do?member=1, aufgerufen am 16.11.2019.

173 So etwa für Griechenland: Gerichtsatlas, https://e-justice.europa.eu/content_taking_evidence_by_videoconferencing-405-el-de.do?member=1, aufgerufen am 16.11.2019.

die Unterstützung bei der Identifikation der Auskunftsperson und die Möglichkeit zur Aufzeichnung der Vernehmung gehandhabt.

3. Die konsularische Beweisaufnahme

In Durchbrechung des Grundsatzes der Beweisunmittelbarkeit gestattet § 363 Abs. 2 ZPO die Durchführung einer Auslandsbeweisaufnahme in Form der konsularischen Beweisaufnahme.

Die konsularische Beweisaufnahme erfolgt nach deutschem Verfahrensrecht (§ 15 Abs. 3 Satz 1 Konsulargesetz). Allerdings darf der Konsularbeamte keinen Zwang ausüben (§ 15 Abs. 3 Satz 4 Konsulargesetz). Auch können die Empfangsstaaten die konsularische Beweisaufnahme durch Vorbehalte einschränken. In vielen Fällen haben Staaten solche Vorbehalte für die Vernehmung eigener Staatsangehöriger angebracht.

4. Das Verhältnis der Beweisverfahren zueinander

a) Anwendungsvorrang der konsularischen Beweisaufnahme

§ 363 Abs. 2 ZPO ordnet einen Vorrang der konsularischen Beweisaufnahme vor der Beweisaufnahme durch eine ausländische Stelle an.¹⁷⁴ Diese Regel wird jedoch in mehrfacher Hinsicht durchbrochen:

Zunächst gilt der Vorrang nicht gegenüber der unmittelbaren Inlands-Beweisaufnahme durch das Prozessgericht.¹⁷⁵ Nach zum Teil vertretener Auffassung ist das Prozessgericht vielmehr sogar umgekehrt gehalten, vorrangig eine bestehende Möglichkeit zur Beweiserhebung vor dem Prozessgericht zu nutzen, um die Beweisunmittelbarkeit zu wahren.¹⁷⁶ Die Rechtsprechung geht bislang nicht so weit. Nach herrschendem Verständnis schreibt das Gesetz dem Gericht nicht vor, erst dann eine konsularische Beweisaufnahme oder eine Beweisaufnahme im Wege der Rechtshilfe einzuleiten, wenn eine unmittelbare Beweisaufnahme durch das Prozessgericht nicht möglich ist. Vielmehr liegt es nach wohl herrschender Auffassung grundsätzlich im Ermessen des Prozessgerichts, welchen Weg es geht.¹⁷⁷ Auf dem Boden dieser Auffassung gelangt man de facto jedoch zu ähnlich weitreichenden Folgen, wenn man zutreffend verlangt, dass die im Urteil zu begründende Ermessensentscheidung dem Unmittelbarkeitsgrundsatz angemessen Rechnung trägt.

Führt die Beweisaufnahme durch das Prozessgericht nicht zum Ziel, kann das Gericht nach herrschender Auffassung auch weiterhin konsularisch Beweis erheben.¹⁷⁸ Nach anderer Ansicht wird diese Möglichkeit im innereuropäischen Bereich

174 Vgl. Bach in: BeckOK ZPO, 34. Ed. 01.09.2019, § 363 Rdn. 31; Ahrens, der Beweis im Zivilprozess, 2015, Kap. 58 § 197 Rdn. 36.

175 Vgl. Bach in: BeckOK ZPO, 34. Ed. 01.09.2019, § 363 Rdn. 31.

176 So Lindner in: Prütting/Gehrlein, ZPO, 11. Aufl. 2019, § 363 Rdn. 2; Vorwerk, AnwBl 2011, 369–373 (371 f.); Dötsch, MDR 2011, 269–273 (272 f.); Heinrich in: MünchKomm, ZPO, 5. Aufl. 2016, § 363 Rdn. 1; Geimer in: Zöller, ZPO, 32. Aufl. 2018, § 363 Rdn. 5.

177 Vgl. Ahrens, der Beweis im Zivilprozess, 2015, Kap. 58 § 197 Rdn. 48.

178 Vgl. Knöfel in: Geimer/Schütze, Internationaler Rechtsverkehr in Zivil- und Handelssachen, 57. EL 2019; B Vor I 30b – Art. 21 EG-BewVO Rdn. 7.; Stadler in: Musielak/

durch die EU-BeweisV eingeschränkt. Weil Gemeinschaftsrecht dem nationalen Recht normhierarchisch vorgeht,¹⁷⁹ kann § 363 Abs. 2 ZPO innerhalb der EU keine Anwendung beanspruchen. Da die konsularische Beweisaufnahme nach dem Haager Beweisaufnahme-Übereinkommen bewusst nicht in die EU-BeweisV übernommen wurde, wird mit beachtlichen Argumenten sogar ein Anwendungsvorrang der EU-BeweisV angenommen.¹⁸⁰

Praktische Schwierigkeiten bereitet das kaum, da die konsularische Beweisaufnahme neben den dargestellten rechtlichen Einschränkungen mit dem Nachteil verbunden ist, dass sie dem Prozessgericht keinen unmittelbaren persönlichen Eindruck vermittelt. Ihr potenzieller Anwendungsbereich liegt deshalb am ehesten dort, wo ein deutscher Staatsangehöriger mit Aufenthalt im Ausland aussagewillig ist, aber (z.B. krankheitsbedingt) nicht zum Prozessgericht kommen kann oder will, und der unmittelbare persönliche Eindruck entbehrlich ist.

b) Kein gemeinschaftsrechtlicher Vorrang der Beweisaufnahme nach EU-BeweisV

Die EU-BeweisV soll die Beweisaufnahme innerhalb der EU erleichtern. Zu diesem Zweck stellt sie ein fakultatives Instrumentarium zur Verfügung, derer sich das Prozessgericht bedienen kann.¹⁸¹ Nach seiner Funktion schließt es damit den Rückgriff auf anderweitige, im nationalen Recht bestehende Möglichkeiten der Beweisaufnahme nicht aus. Insbesondere ist die EU-BeweisV nicht dergestalt exklusiv, dass sie die Beweismittelbeschaffung vor das Prozessgericht und die unmittelbare Beweisaufnahme durch das Prozessgericht ausschliesse.¹⁸² Es ist deshalb konsequent, dass der EuGH das Prozessgericht im Grundsatz (gemeinschaftsrechtlich) nicht gehindert

Voit, ZPO, 16. Aufl. 2019, § 363 Rdn. 5; Geimer in: Zöller, ZPO, 32. Aufl. 2018, § 363 Rdn. 34; Leipold in: Festschrift für Schlechtriem, 2003, S. 91–106 (93 f.); Bach in: Vorwerk/Wolf, BeckOK-ZPO, 17. Ed. 2015, § 363 Rdn. 25; davon geht auch Art. 17b des aktuell in der Ratsarbeitsgruppe diskutierten Entwurfs aus.

179 Ahrens, Der Beweis im Zivilprozess, 2015, Kap. 58 § 196 Rdn. 17; vgl. zum Vorrang des Gemeinschaftsrechts EuGH, Urt. v. 15.07.1964 – 6/64 – juris-Rdn. Slg. 10, 1251–1276 (Costa./ E.N.E.L.).

180 Vgl. Rauscher in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2017, Art. 21 EG-BewVO Rdn. 2; Anh. §§ 1072 ff., Art 21 EG-BewVO Rdn. 2; von Hein in: Rauscher, Europäisches Zivilprozess- und Kollisionsrecht, 4. Aufl. 2015, Art. 21 Rdn. 1 EUBewV; Schulze, IPrax 2001, 527–533 (531).

181 Vgl. Knöfel in: Geimer/Schütze, Internationaler Rechtsverkehr in Zivil- und Handelssachen, 57. EL 2019, Einleitung Rdn. 28; Knöfel, RIW 2006, 302–334 (304); von Hein in: Rauscher, Europäisches Zivilprozess- und Kollisionsrecht, 4. Aufl. 2015, Art. 1 EGBewV Rdn. 18; Berger, IPrax 2001, 522–527 (527).

182 Vgl. auch OLG Oldenburg, Beschl. v. 29. November 2012 – 8 W 102/12, juris-Rdn. 6, IPRspr 2012, 571–573; von Hein in: Rauscher, Europäisches Zivilprozess- und Kollisionsrecht, 4. Aufl. 2015, Art. 1 EGBewV Rdn. 18; Ahrens, Der Beweis im Zivilprozess, Art. 58 § 196 Rdn. 13; Breuer in: Rahm/Künkel, Handbuch Familien- und Familienverfahrensrecht, 79. Lieferung 4.2019, Rdn. 254.

sieht, eine unmittelbare Beweisaufnahme durchzuführen anstatt den Weg über Art. 17 EU-BeweisV zu gehen.¹⁸³

c) Kein gemeinschaftsrechtliches Rangverhältnis zwischen Rechtshilfe und unmittelbarer Auslandsbeweisaufnahme

Art. 1 EU-BeweisV stellt die Rechtshilfe und die unmittelbare Auslandsbeweisaufnahme nach Art. 17 EU-BeweisV als gleichwertige Alternativen nebeneinander. Das Gemeinschaftsrecht ordnet damit keinen Vor- oder Nachrang eines dieser beiden Wege an.¹⁸⁴

d) Pflicht zur Durchführung einer Inlandsbeweisaufnahme

Aus § 286 ZPO in Verbindung mit Art. 103 Abs. 1 GG folgt für die (reine) Inlandsbeweisaufnahme ein »Recht auf Beweis«.¹⁸⁵ Danach muss ein Beweis, den eine Partei zum Nachweis einer entscheidungserheblichen, streitigen Tatsache angeboten hat und der im Wege einer reinen Inlandsbeweisaufnahme erbracht werden kann, grundsätzlich erhoben werden, sofern die Nichtberücksichtigung im Prozessrecht keine Stütze findet.¹⁸⁶ Ein Verstoß hiergegen würde einen Verfahrensfehler begründen.¹⁸⁷ Das Gericht kann also beispielsweise nicht nach Ermessen entscheiden, ob es anstelle eines solchen Inlandsbeweises eine zum Nachweis der Tatsache ebenfalls mögliche Auslandsbeweisaufnahme durchführt – sei es im Wege der Rechtshilfe, sei es im Wege der gestatteten unmittelbaren Beweisaufnahme durch das Prozessgericht. Danach sind etwa die aus dem Ausland bereits beigeachteten und dem Gericht präsentierten Urkunden zwingend im Wege der Inlandsbeweisaufnahme zu verwerten, mag auch der Aussteller der Urkunde im Ausland wohnhaft sein und dort als Zeuge zur Verfügung stehen.

Die verfassungsrechtliche und zivilprozessuale Pflicht zur Durchführung einer Inlandsbeweisaufnahme regelt kein Rangverhältnis zwischen alternativ möglichen Inlands- und Auslandsbeweisverfahren. In den betroffenen Konstellationen gibt es für das jeweils infrage stehende Beweismittel keine Alternative zwischen Auslands- und Inlandsbeweisverfahren. In dem dargestellten Beispiel ist die Vernehmung des Urkundenausstellers als Zeuge ein anderes Beweismittel als die Verwertung der

183 Vgl. EuGH, Urt. v. 06.09.2012 – C-170/11 – juris-Rdn. 30 – RIW 2012, 874–877, Lip-pens/Kortekaas; EuGH, Urt. v. 21.02.2013 – C-332/11 – juris-Rdn. 45, RIW 2013, 380–384 – ProRail BV, Kugelfischer GmbH.

184 So auch Rauscher in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2017, Vor §§ 1072 ff. Rdn. 8.

185 Vgl. zu dem Begriff BGH, Beschl. v. 24.05.2006 – XII ZR 164/05 – juris-Rdn. 21 – OLG Jena, Urt. v. 29.11.2011 – 4 U 588/11 – juris-Rdn. 17 – MDR 2012, 542–543.

186 Vgl. BGH, Urt. v. 20.07.2011 – IV ZR 291/10, VersR 2011, 1392 ff.; BGH, Beschl. v. 06.07.2010 – XI ZR 224/09, WM 2011 924 f.; BGH, Beschl. v. 07.12.2006 – IX ZR 173/03, WM 2007, 569; BGH, Urt. v. 15.03.2000 – VIII ZR 31/99, NJW 2000, 2024.

187 Vgl. BVerfG, Beschl. v. 30.01.1985 – 1 BvR 393/84 – juris-Rdn. 10, BVerfGE 69, 141–145; BGH, Beschl. v. 06.03.2007 – X ZR 58/06 – juris-Rdn. 9; BGH, Beschl. v. 18.01.2005 – XI ZR 340/03 – juris-Rdn. 5, BGHReport 2005, 939–940; OLG Jena, Urt. v. 29.11.2011 – 4 U 588/11 – juris-Rdn. 17, MDR 2012, 542–543.

Urkunde. Kann das Gericht auf den zwingend vor dem Prozessgericht zu erhebenden Urkundsbeweis (reine Inlandsbeweisaufnahme) keine hinreichende Überzeugung stützen, muss der Auslandszeuge vernommen werden. Für letzteres Beweismittel stehen dann alternativ die Rechtshilfevernehmung oder die Vernehmung durch das Prozessgericht zur Verfügung.

e) Auswahlermessendes Prozessgerichts im Bereich der Auslandsbeweisaufnahme

Befindet sich das Beweismittel im Ausland, dann kann die Beweisaufnahme im Wege der Rechtshilfe durch das ersuchte Gericht im Ausland erfolgen. Alternativ kommen eine gestattete Beweisaufnahme durch das Prozessgericht im Ausland oder eine Beischaffung des Beweismittels vor das Prozessgericht ins Inland infrage. Zwischen diesen Alternativen regelt die ZPO kein generelles Rangverhältnis. Das lässt sich aus §§ 363 Abs. 3, 1072 ZPO ablesen. Nach allgemeiner Auffassung steht die Wahl des Verfahrens der Auslandsbeweisaufnahme deshalb im pflichtgemäßen Ermessen des Prozessgerichts.¹⁸⁸

Dass dem Gericht bei der Auswahl des zu beschreitenden Weges ein Ermessen eingeräumt wird, bereitet keine größeren Probleme, wenn der zuerst beschrittene Weg zum Erfolg führt, der Beweis verfahrensfehlerfrei gewonnen werden kann und sich das Gericht hierauf gestützt eine hinreichende Überzeugung bilden kann. Probleme können sich jedoch ergeben, wenn dies nicht der Fall ist:

Hat sich das Gericht zunächst für eine Beweisaufnahme im Wege der Rechtshilfe entschieden, ist die Beweisaufnahme jedoch verfahrensfehlerhaft erfolgt, etwa weil den Parteien keine Anwesenheit bei der Beweisaufnahme gestattet worden ist, so soll nach der Rechtsprechung keine allgemeine Pflicht bestehen, einen Zeugen zur Durchführung einer Inlandsbeweisaufnahme vor das Prozessgericht zu laden.¹⁸⁹ Die rechtlich nicht durchsetzbare Ladung eines Zeugen vor das Prozessgericht hat der Bundesgerichtshof sogar einmal als unzweckmäßig bezeichnet.¹⁹⁰ Auch bei einem ausländischen Sachverständigen hat der Bundesgerichtshof eine Ladung vor das Prozessgericht zur mündlichen Erläuterung des Gutachtens als entbehrlich erachtet.¹⁹¹ Damit verzichtet die Rechtsprechung auf den Versuch, im Wege einer rechtlich zulässigen Inlandsbeweisaufnahme die Beteiligtenrechte uneingeschränkt zu wahren, und sie begnügt sich mit einem Sachurteil auf einer Erkenntnisgrundlage geringerer Ergiebigkeit, als unter Ausschöpfung aller rechtlich zulässigen Möglichkeiten möglich

188 OLG Koblenz, Urt. v. 04.08.2006 – 8 U 315/04, BeckRS 2006, 11933; vgl. auch Saarländisches Oberlandesgericht, Urt. v. 20.02.2002 – 5 U 427/01 – juris-Rdn. 16, zfs 2002, 587–589; OLG Karlsruhe, Urt. v. 13.03.1998 – 10 U 187/98, OLGR Karlsruhe 1998, 365–366; Rauscher in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2017, Art 1 EG-BewVO Rdn. 11; Knöfel in: Geimer/Schütze, Internationaler Rechtsverkehr in Zivil- und Handelssachen, 57. EL 2019, Art. 17 VO (EG) 1206/2001 Rdn. 4.

189 Vgl. BGH, Urt. v. 17.01.1991 – III ZR 80/89 – juris-Rdn. 5, BGHR ZPO § 357 Auslandsbeweisaufnahme 1; vgl. auch BGH, Urt. v. 06.07.1960 – IV ZR 322/59 – juris-Rdn. 7, BGHZ 33, 63–63.

190 Vgl. BGH, Urt. v. 24.04.1980 – IX ZR 30/79 – juris-Rdn. 13, MDR 1980, 931–932.

191 Vgl. BGH, Urt. v. 24.04.1980 – IX ZR 30/79 – juris-Rdn. 14, MDR 1980, 931–932.

wäre. Solches erscheint zumindest im europäischen Kontext sachlich kaum begründbar. Selbst wenn man dem Prozessgericht im Ausgangspunkt zugesteht, im Fall der Auslandsbeweisaufnahme Effizienzkriterien gegen den Unmittelbarkeitsgrundsatz im Rahmen eines pflichtgemäßen Ermessens abzuwägen,¹⁹² überzeugt es jedenfalls nicht, den aufwendigen Rechtshilfeweg zu beschreiten, die deutlich weniger aufwendige Inlandsbeweisaufnahme jedoch von vornherein unversucht zu lassen.¹⁹³ In einem Fall, in dem es auf die Beurteilung der Glaubwürdigkeit von Zeugen ankam, das Vernehmungsprotokoll des ersuchten Gerichts hierfür jedoch unergiebig war, hat der Bundesgerichtshof deshalb richtigerweise auch gefordert, dass das Prozessgericht eine Wiederholung der Vernehmung vor dem Prozessgericht unter Gegenüberstellung mit dem Zeugen der Gegenseite zumindest versucht.¹⁹⁴

Umgekehrt hält eine gefestigte ober- und höchstgerichtliche Rechtsprechung das Prozessgericht nicht zur Durchführung einer Beweisaufnahme im Wege der Rechtshilfe für verpflichtet, wenn der Zeuge für eine Vernehmung vor dem Prozessgericht im Inland unerreichbar ist und das Prozessgericht eine Vernehmung vor dem Prozessgericht zur Beurteilung der Glaubwürdigkeit für unverzichtbar hält.¹⁹⁵ Bei der Beurteilung der Frage, ob eine Vernehmung vor dem Prozessgericht zur Beurteilung der Glaubwürdigkeit unverzichtbar ist, wird dem Tatrichter ein Ermessen zugestanden¹⁹⁶ und eine gewisse Vorauswürdigung des Beweismittels bewusst in Kauf genommen.¹⁹⁷ Ganz abgesehen davon, dass die Unerreichbarkeit des Zeugen in der Praxis mitunter vorschnell angenommen wird, ist eine Vorwegnahme der Beweiswürdigung problematisch.¹⁹⁸ Denn auch im Fall der Auslandsbeweisaufnahme ist es dem Prozessgericht möglich, einen persönlichen Eindruck zu gewinnen, sei es, dass a) das Prozessgericht oder eines seiner Mitglieder nach Art. 12 Abs. 1, 4 EU-BewV an einer Vernehmung durch das ersuchte Gericht vor Ort teilnimmt, sei es, dass b)

192 Vgl. dazu etwa Knöfel in: Geimer/Schütze, Internationaler Rechtsverkehr in Zivil- und Handelssachen, 57. EL 2019, Einleitung Rdn. 30.

193 Vgl. etwa auch Berger in: Stein/Jonas, ZPO, 23. Aufl. 2015, § 363 Rdn. 5.

194 Vgl. BGH, Urt. v. 11.07.1990 – VIII ZR 366/89 – juris-Rdn. 13, NJW 1990, 3088–3090.

195 Vgl. BGH, Urt. v. 28.01.2010 – 3 StR 274/09 – juris-Rdn. 34, BGHSt 55, 11–30; BFH, Urt. v. 21.05.1992 – VIII B 76/91 – juris-Rdn. 10 f.; BGH, Urt. v. 17.02.1983 – 1 StR 325/82 – juris-Rdn. 2, MDR 1983, 505–506; OLG Koblenz, Urt. v. 25.06.2007 – 12 U 748/05 – juris-Rdn. 14, OLGR Koblenz 2008, 362–364; OLG Düsseldorf, Urt. v. 18.03.2002 – 9 U 199/00 – juris-Rdn. 40; Saarländisches Oberlandesgericht, Urt. v. 06.07.2001 – 1 U 55/99 – juris-Rdn. 61, ZIP 2001, 1318–1321; Saarländisches Oberlandesgericht, Urt. v. 11.02.1998 – 1 U 293/97 – juris-Rn. 29, OLGR Saarbrücken 1998, 251–252.

196 Vgl. BGH, Urt. v. 28.01.2010 – 3 StR 274/09 – juris-Rdn. 35, BGHSt 55, 11–30.

197 So ausdrücklich BGH, Urt. v. 28.01.2010 – 3 StR 274/09 – juris-Rdn. 35, BGHSt 55, 11–30.

198 Kritisch etwa auch Geimer in: Zöller, ZPO, 32. Aufl. 2018, § 363 Rdn. 6. Geimer, Internationales Zivilprozessrecht, 7. Aufl. 2015, Rdn. 2380; Musielak in: Festschrift für Geimer, 2002, 761–778 (761 ff.); Berger in: Stein/Jonas, ZPO, 23. Aufl. 2015, § 363 Rdn. 2; Daoudi, Exterritoriale Beweisbeschaffung im deutschen Zivilprozeß, 2000, 66 ff.; a.A. Leibold, ZZP 105 (1992), 507, 510 ff.; Stadler in: Musielak/Voit, ZPO, 16. Aufl. 2019, § 363 Rdn. 1.

das ersuchte Gericht die von ihm im Wege der Rechtshilfe durchgeführte Beweisaufnahme nach Art. 10 Abs. 4 EU-BewV im Wege der Videokonferenz zu dem Prozessgericht überträgt, sei es, dass c) das Prozessgericht im Ganzen¹⁹⁹ oder eines seiner Mitglieder eine von der Zentralen Stelle des fremden Staates gestattete Vernehmung nach Art. 17 EU-BewV im Ausland durchführt, sei es, dass d) das Prozessgericht den Auslandszeugen nach Art. 17 Abs. 4 Satz 3 EU-BewG unmittelbar im Wege der Videokonferenz vernimmt. Bei korrekter Verwendung moderner Videokonferenzlösungen kann das Gericht einen akustischen und optischen Eindruck von der Auskunftsperson erlangen, der kaum hinter dem einer Präsenzvernehmung zurückbleibt. Technische Verzögerungen, Störungen und Qualitätseinbußen lassen sich unter Einsatz moderner Hard- und Software sowie ausreichender Netzinfrastruktur auf ein Minimum reduzieren. Zwar kann nie ganz ausgeschlossen werden, dass dem Prozessgericht eine Videovernehmung im Einzelfall eben doch einmal nicht genügt, um einen hinreichenden persönlichen Eindruck zu gewinnen. Das wird sich jedoch kaum einmal im Voraus sicher prognostizieren lassen.²⁰⁰

Dass solche Möglichkeiten nicht ungenutzt gelassen werden dürfen, ergibt sich aus den gemeinschafts-, verfassungs- und verfahrensrechtlichen Bindungen des richterlichen Auswahlmessens. Nach § 286 ZPO hat das Prozessgericht seine Überzeugungsbildung auf den gesamten Inhalt der Verhandlung einschließlich der Beweisaufnahme zu stützen und den Sachverhalt dabei möglichst vollständig aufzuklären²⁰¹ (freie Beweiswürdigung), wobei die Beweisaufnahme nach § 355 ZPO grundsätzlich vor dem Prozessgericht (Unmittelbarkeit der Beweisaufnahme) und nach § 357 ZPO im Beisein der Parteien (Parteiöffentlichkeit) erfolgt. § 363 ZPO durchbricht das Unmittelbarkeitsprinzip zwar für den Fall der Auslandsbeweisaufnahme. Die dargestellten Grundsätze charakterisieren die Beweisaufnahme im deutschen Zivilprozess jedoch über ihren unmittelbaren Anwendungsbereich hinaus. Wenn das Verfahrensrecht im Fall der regulären Inlandsbeweisaufnahme die Gewinnung des unmittelbaren persönlichen Eindrucks in Beisein der Parteien als bestmögliche Erkenntnisquelle für die Beweiswürdigung fordert, dann kommt darin ein allgemeiner Rechtsgrundsatz zum Ausdruck, dessen Wertung das Gericht im Fall der Auslandsbeweisaufnahme mitberücksichtigen und im Widerstreit mit den spezifischen weiteren Anforderungen einer Auslandsbeweisaufnahme zu einem Ausgleich im Sinne praktischer Konkordanz bringen muss. Danach darf das Gericht den Versuch zur Gewinnung eines unmittelbaren persönlichen Eindrucks nicht unversucht lassen, wenn er rechtlich möglich ist und tatsächlich nicht nur mit ganz

199 Vgl. zu dieser Möglichkeit etwa Schlosser in: Schlosser/Hess, EU-Zivilprozessrecht, 4. Aufl. 2015, Art. 17 EuBVO Rdn. 3.

200 Dazu auch schon Lafontaine, EU-Auslandsunfälle im deutschen Kfz-Haftpflichtprozess, in: Homburger Tage 2015, S. 59–101 (97 ff.).

201 Vgl. BGH, Urt. v. 17.02.2002 – IV ZR 150/01, juris-Rdn. 11, VersR 2002, 1258–1260; BGH, Urt. v. 29.01.1992 – VIII ZR 202/90, juris-Rdn. 21, NJW 1992, 1768–1769; BGH, Urt. v. 11.07.1990 – VIII ZR 366/89, juris-Rdn. 6; MDR 1991, 239; OLG München, Urt. v. 14.02.2014 – 10 U 3074/13, juris-Rdn. 16, RIW 2014, 460–461.

unverhältnismäßigen Mitteln unternommen werden kann. Teilweise wird deshalb aus dem Unmittelbarkeitsgrundsatz ein Vorrang der Beweisaufnahme des Prozessgerichts vor der Rechtshilfe-Beweisaufnahme gefolgert.²⁰² Das verfassungsrechtlich²⁰³ – und möglicherweise auch gemeinschaftsrechtlich²⁰⁴ – verstärkte Recht auf Beweis schließt indes nicht von vornherein aus, dass dem Gericht bei der Auswahl der Art der Beweiserhebung ein Ermessen zusteht.²⁰⁵ Doch muss sich die Verweigerung einer konkreten, besser geeigneten Beweismethode jedenfalls sachlich rechtfertigen lassen.²⁰⁶ Insbesondere bei der Vernehmung von Zeugen und Parteien dürfte das Gericht deshalb regelmäßig verpflichtet sein, einen Weg zu wählen, der ihm die Gewinnung eines persönlichen Eindrucks ermöglicht, der zur Beurteilung der Glaubwürdigkeit häufig unverzichtbar ist.²⁰⁷

Ist ein Zeuge bereit, vor dem Prozessgericht zu erscheinen, muss er danach regelmäßig geladen werden.²⁰⁸ Ist eine Beweisaufnahme vor dem Prozessgericht im Inland nicht möglich, darf die Beweisaufnahme nicht einfach unterbleiben.²⁰⁹ Zu Recht hat

- 202 Vgl. Musielak in: Festschrift für Geimer, 2002, 761–778 (761 ff.); Geimer, Internationales Zivilprozessrecht, 7. Aufl. 2015, Rdn. 2380; Berger in: Stein/Jonas, ZPO, 23. Aufl. 2015, § 363 Rdn. 2; Daoudi, Exterritoriale Beweisbeschaffung im deutschen Zivilprozess, 2000, 66 ff.; Heinrich in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2016, § 363 Rdn. 1; a.A. Leipold, ZZZ 105 (1992), 507, 510 ff.; Stadler in: Musielak/Voit, ZPO, 16. Aufl. 2019, § 363 Rdn. 1.
- 203 Vgl. BVerfG, Beschluss vom 21. Februar 2001 – 2 BvR 10/00, NJW 2001, 2531–2532; Geimer in: Zöller, ZPO, 32. Aufl. 2018, § 363 Rdn. 5, Einl. Rdn. 123; vgl. auch Vorwerk in: Festschrift für Krämer, 2009, 551–562 (557 f.).
- 204 Vgl. Geimer in: Zöller, ZPO, 32. Aufl. 2018, § 363 Rdn. 6; Dötsch, MDR 2011, 269, 270; Hess, AnwBl 2011, 321, 324; Grabenwarter/Pabel, EMRK, 5. Aufl., 2012, § 24 Rdn. 61, 117 (auch zum Fragerecht); zurückhaltend aber EGMR, Urteil vom 18. Juni 2002 – 24541/94, hudoc.echr.coe.int – Wierzbicki ./. Poland, mit dissenting opinion Thomassen; EuGH, Urteil vom 10. April 2003 – C-276/01, Rdn. 74 ff., Slg. 2003, I-3735–3782 – Steffensen, mwN., Knöfel in Geimer/Schütze, Internationaler Rechtshilfeverkehr in Zivil- und Handels-sachen, 57. EL Juni 2019, Einleitung Rdn. 35.
- 205 Vgl. etwa auch Huber, ZEuP 2014, 642, 661; Lafontaine, EU-Auslandsunfälle im deutschen Kfz-Haftpflichtprozess, in: Homburger Tage 2015, S. 59–101 (98).
- 206 So auch Geimer in: Geimer, Internationales Zivilprozessrecht, 7. Aufl. 2015, Achter Teil, Kap. 3 Rdn. 2380; Ahrens in: Wieczorek/Schütze, ZPO, 4. Aufl. 2014, § 363 Rdn. 45, mwN.
- 207 Vgl. dazu etwa BGH, Urteil vom 3. Juni 2014 – VI ZR 394/13, juris-Rdn. 16, VersR 2014, 1018–1020; BGH, Beschluss vom 26. April 2012 – V ZB 17/12, juris-Rdn. 6; BGH, Beschluss vom 15. Februar 2011 – VI ZR 190/10, juris-Rdn. 6, VersR 2011, 817–818.
- 208 Vgl. Berger in: Stein/Jonas, ZPO, 23. Aufl. 2015, § 363 Rdn. 5.
- 209 So auch BAG, Urteil vom 27. Juli 1977 – 5 AZR 350/76, AP Nr. 1 zu § 355 ZPO; OLG München, Urteil vom 14. Februar 2014 – 10 U 3074/13, juris-Rdn. 16, RIW 2014, 460–461, mwN.; OLG Stuttgart, Urteil vom 24. März 2010 – 3 U 214/09, BeckRS 2010, 13002; von Hein in: Rauscher, Europäisches Zivilprozess- und Kollisionsrecht, Art. 1 EUBewV Rdn. 39, Berger in: Stein/Jonas, ZPO, 23. Aufl. 2015, § 363 Rdn. 5; Dötsch, MDR 2011, 269, 271; str., anders noch OLG Koblenz, Urteil vom 25. Juni 2007 – 12 U 748/05, juris-Rdn. 14, OLGR Koblenz 2008, 362–364; Saarländisches Oberlandesgericht, Urteil vom 6. Juli 2001 – 1 U 55/99, juris-Rdn. 61, OLGR Saarbrücken 2001, 403–406.

das OLG München ferner hohe Anforderungen an die Feststellung der Unerreichbarkeit eines Zeugen gestellt. Bevor ein Zeuge als unerreichbar unternommen bleibt, muss das Prozessgericht eine Vernehmung im Ausland sowie die Möglichkeit einer Videovernehmung nach § 128 a ZPO in Erwägung ziehen.²¹⁰ Korrespondierend damit hat der Bundesgerichtshof in Strafsachen entschieden, dass das Tatgericht, sofern es eine Zeugenvernehmung für erforderlich erachtet, nur bei Vorliegen besonderer Umstände von einer von einem Auslandszeugen angebotenen audiovisuellen Vernehmung absehen und den Zeugen als unerreichbar ansehen darf.²¹¹ Der Bundesgerichtshof gestattet einen Verzicht auf die Videovernehmung nur, wenn der Beweiswert einer lediglich kommissarischen oder audiovisuellen Vernehmung des Zeugen vor dem Hintergrund des Ergebnisses der bisherigen Beweisaufnahme und des zeitlichen und organisatorischen Aufwands der Ladung und Vernehmung mit den damit verbundenen Nachteilen durch die Verzögerung des Verfahrens in einer Weise zurücktritt, dass jeglicher Erkenntniswert für die Sachaufklärung sicher ausgeschlossen werden kann. Ein – etwa wegen des fehlenden persönlichen Eindrucks des Zeugen in der Hauptverhandlung oder wegen der eingeschränkten Möglichkeit, ihm Vorhalte zu machen – lediglich geminderter oder zweifelhafter Beweiswert einer so gewonnenen Aussage darf hingegen regelmäßig nicht mit einer völligen Untauglichkeit des Beweismittels gleichgesetzt werden.²¹² Angesichts der Verbreitung von IP- oder ISDN-basierten Videokonferenzanlagen bei den europäischen Gerichten²¹³ dürfte die Annahme, eine Videovernehmung sei technisch nicht möglich, – zumal in Zeiten von Skype²¹⁴, fastviewer & Co – zumindest begründungsbedürftig sein. Ist eine Videovernehmung möglich, verbleibt dem Gericht im Einzelfall zwar immer noch die Möglichkeit zu ermitteln, ob die Nachteile einer Videoubertragung

210 Vgl. OLG München v. 14. Februar 2014 – 10 U 3074/13 – juris-Rdn. 17 – RIW 2014, 460–461; vgl. dazu auch Vgl. im Einzelnen BGH, Beschluss vom 24. Juli 2013 – IV ZR 110/12, juris-Rdn. 10, zfs 2013, 633–634.

211 Vgl. BGH, Urteil vom 18. Juli 2016 – 1 StR 315/15 – juris-Rdn. 26 – StV 2018, 6–8.

212 Vgl. BGH, Urteil vom 28. Januar 2010 – 3 StR 274/09 – juris-Rdn. 37 – BGHSt 55, 11–30; vgl. dazu auch BGH, Beschluss vom 24. Juli 2013 – IV ZR 110/12, juris-Rdn. 10, zfs 2013, 633–634; ebenso OLG München, Urteil vom 14. Februar 2014 – 10 U 3074/13, juris-Rdn. 17, RIW 2014, 460–461; zur Justizgewährung durch Videovernehmung in England etwa Knöfel, RIW 2006, 302–304 (302 ff.).

213 Vgl. für Deutschland etwa die Zusammenstellung http://www.justiz.de/verzeichnis/zwi_videokonferenz/videokonferenzanlagen.pdf; für Großbritannien <https://www.justice.gov.uk/courts/video-conferences#list>; für einen europäischen Gesamtüberblick vgl. http://ec.europa.eu/justice_home/judicialatlascivil/html/te_documents_de.htm?countrySession=6&#Videoconference; kritisch zum Ausstattungsstand allerdings Mankowski, RIW 2014, 397, 399; Vorwerk, AnwBl. 2011, 369; Knöfel, EuZW 2008, 267, 269; Hess, AnwBl. 2011, 321, 324, mwN. Corona-bedingt hat sich der Ausstattungsstand inzwischen noch deutlich verbessert.

214 Vgl. zu Fragen der Nutzung von Skype für die Videovernehmung etwa Gerst, StraFo 2013, 103; Wimmer in: Protokoll der 111. Sitzung des Rechtsausschusses des Deutschen Bundestages vom 14. Januar 2013, S. 16 ff.

einer hinreichenden Überzeugungsbildung entgegenstehen.²¹⁵ Bei einer – unterstellt technisch sachgerecht durchgeführten – Videovernehmung wird man solches jedoch kaum einmal von vornherein annehmen können, ohne den Versuch einer Videovernehmung zumindest unternommen zu haben.

Da die Bedeutung des Unmittelbarkeitsgrundsatzes in der Auslandsbeweisaufnahme in der aktuellen Rechtsprechung jedoch noch nicht durchgängig hinreichende Berücksichtigung findet, wäre es de lege ferenda zumindest wünschenswert, dass der Gesetzgeber klarstellt, dass das Prozessgericht auch im Fall der Auslandsbeweisaufnahme nach Möglichkeit eine Beweisaufnahme anstreben muss, die ihm eine unmittelbare Gewinnung eines persönlichen Eindrucks ermöglicht.

5. Zweckmäßigkeitserwägungen bei der Wahl der Verfahrensart

Zur Vermeidung internationaler Verwicklungen muss das deutsche Gericht souveränitätsverletzende Beweisaufnahmen vermeiden. In rechtlichen Zweifelsfällen wird es dabei eine eher zurückhaltende Auslegung an den Tag legen.

Wesentliches ermessensleitendes Kriterium des deutschen Richters ist die Gewinnung einer möglichst verlässlichen Grundlage für seine Überzeugungsbildung. Insbesondere beim Personalbeweis muss das Prozessgericht deshalb eine Art der Beweisaufnahme anstreben, die dem Prozessgericht selbst, zumindest aber einem seiner Mitglieder, einen unmittelbaren persönlichen Eindruck ermöglicht.

Soweit das Ermessen dadurch noch nicht prädeterniert ist, liegen weitere Zweckmäßigkeitskriterien in

- der möglichst unkomplizierten Überwindung der Sprachbarriere,
- dem Zeitaufwand für die Durchführung der Beweisaufnahme
- den Kosten.

a) Wahrung der ausländischen Souveränität

Unter dem Gesichtspunkt der Wahrung der ausländischen Souveränität sollten umstrittene Methoden der direkten Beweisaufnahme sehr zurückhaltend eingesetzt werden. Während etwa die an den Zeugen gerichtete und ohne Androhung von Zwang formulierte Bitte um ein Erscheinen vor dem deutschen Gericht heute weit verbreiteter Übung entspricht und mangels irgendeines Protests der übrigen EU-Staaten schon geradezu als geduldet angesehen werden muss, kann das für die stillschweigende Entsendung eines Sachverständigen ins Ausland zur Ermittlung von Anknüpfungstatsachen oder die Vernehmung von Auslandszeugen im Wege der Videokonferenz ohne Gestattung des anderen Staates im Wege der zumindest passiven Rechtshilfe noch nicht gelten. Die dazu ergangenen EuGH-Entscheidungen bereiten zwar ein verändertes Souveränitätsverständnis vor, das jedoch noch keine hinreichende Entscheidung in der zwischenstaatlichen Praxis gefunden hat.

²¹⁵ Vgl. dazu BGH, Urteil vom 15. September 1999 – 1 StR 286/99, juris-Rdn. 31, BGHSt 45, 188, 196; kritisch auch Berger in: Stein/Jonas, ZPO, 23. Aufl. 2015, § 355 Rdn. 10; zur Beweiswürdigung der Videovernehmung im strafprozessualen Kontext vgl. etwa Norouzi, Die audiovisuelle Vernehmung von Auslandszeugen, 2010, S. 248 ff.

b) Gewinnung eines unmittelbaren persönlichen Eindrucks

Ist die Auskunftsperson bereit, vor dem Prozessgericht zu erscheinen und der damit verbundene Aufwand nicht unverhältnismäßig groß – etwa bei Unfällen im kleinen Grenzverkehr –, so wird die unmittelbare Beweisaufnahme vor dem Prozessgericht das Mittel der Wahl sein. Sie ermöglicht dem Prozessgericht den bestmöglichen persönlichen Eindruck, wahrt die Fragerechte der Parteien in denkbar weitem Umfang, ermöglicht die Anwendung des vertrauten deutschen Prozessrechts und entspricht dem gemeinschaftsrechtlichen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit bei der Inanspruchnahme der Rechtshilfe.²¹⁶

Ist die Auskunftsperson – selbst nach Darlegung der Möglichkeiten der aktiven Rechtshilfe – nicht aussagebereit, bleibt nur die Inanspruchnahme aktiver Rechtshilfe durch das ersuchte Gericht. Denn sie allein vermag die Beweisaufnahme *de lege lata* mit Zwang durchsetzen. Dabei sollte das Prozessgericht von der Möglichkeit Gebrauch machen, selbst oder vertreten durch eines seiner Mitglieder an der Beweisaufnahme selbst teilzunehmen. Ist das ersuchte Gericht weiter entfernt, wird es hierzu die Teilnahme im Wege der Videokonferenzschaltung beantragen.

Dass eine Auskunftsperson nicht aussagebereit ist, wird in Straßenverkehrssachen allerdings eher selten vorkommen und bei Auslandsunfällen nicht selten von dem Kalkül getragen sein, durch eine Weigerung der Mühsal einer Reise vor das Prozessgericht entgehen zu können. In der Praxis verbleiben damit zahlreiche Fälle, in denen die Auskunftsperson zwar grundsätzlich aussagebereit ist, sie aber so weit vom Prozessgericht entfernt wohnt, dass sie den Aufwand einer Reise zum Prozessgericht nachvollziehbarerweise als unverhältnismäßig empfindet. In diesen Fällen erscheint eine Videovernehmung durch das Prozessgericht das geeignete Mittel der Wahl.

6. Verbesserungsmöglichkeiten:

a) Gesetzliche Klarstellung des Primats der Unmittelbarkeit

Wenngleich das Prozessgericht schon *de lege lata* im Rahmen seiner Ermessensentscheidung eine Art der Beweisaufnahme anzustreben hat, die ihm nach Möglichkeit einen unmittelbaren persönlichen Eindruck von der Beweisaufnahme verschafft, erscheint es *de lege ferenda* sinnvoll, das Primat der unmittelbaren Einvernahme gesetzlich auch für den Fall der Auslandsbeweisaufnahme hervorzuheben. Dabei sollte betont werden, dass auch Formen der Videovernehmung oder der aktiven Rechtshilfe unter Videozuschaltung und Gewährung eines Fragerechts geeignete Formen der unmittelbaren Einvernahme sein können.

b) Elektronische Kommunikation

Auslandsbeweisaufnahmen sind immer wieder mit erheblichen zeitlichen Verzögerungen verbunden. Es sollten deshalb alle denkbaren Anstrengungen unternommen werden, um die Abwicklung von Auslandsbeweisaufnahmen zu beschleunigen. Dazu

216 Vgl. dazu Knöfel in: Geimer/Schütze, Internationaler Rechtsverkehr in Zivil- und Handels-sachen, 57. EL Juni 2019, Einleitung Rdn. 28.

gehört auch der Einsatz moderner technischer Instrumentarien zur Kommunikation im Bereich der Rechtshilfe. Während der elektronische Rechtsverkehr auf nationaler Ebene bereits eröffnet ist und die Landesjustizverwaltungen für die Kommunikation die seit vielen Jahren bewährte EGVP-Infrastruktur zur Verfügung stellen, steckt der grenzüberschreitende elektronische Rechtsverkehr noch in den Kinderschuhen. Auf EU-Ebene wurden bereits in einzelnen Projekten – etwa e-CODEX und ME-CODEX – technische Instrumente entwickelt, die eine Anbindung der Fachverfahren auf nationaler Ebene an grenzüberschreitende Kommunikationsinstrumente ermöglichen würden. Solange jedoch nicht gewährleistet ist, dass unter Einsatz dieser Instrumente eine Kommunikation mit den Gerichten anderer EU-Staaten möglich ist, ist der Anreiz zur Ausbildung entsprechender Anbindungen an die Fachverfahren gering.

c) Einsatz der Videokonferenztechnik

Wie gezeigt könnte der verstärkte Einsatz der Videokonferenztechnik für die Durchführung direkter Beweisaufnahmen durch das Prozessgericht eine Beweisaufnahme im Ausland in vielen Konstellationen erleichtern. Beim Einsatz der Videokonferenztechnik gibt es jedoch erhebliches – rechtliches und technisches – Verbesserungspotenzial.

Die Regelungen der EU-BeweisV zur Videovernehmung erscheinen nicht befriedigend.

Die in Art. 1 Abs. 1a, Art. 10 ff. EU-BeweisV vorgesehene Möglichkeit zur Inanspruchnahme aktiver Rechtshilfe verpflichtet das ersuchte Gericht zwar nach Maßgabe des Art. 10 Abs. 4 EU-BeweisV zur Durchführung einer Videokonferenz. In vielen Fällen geht dieses Instrument aber über die Bedürfnisse des Prozessgerichts hinaus. Es wäre unverhältnismäßig, dem ersuchten Gericht die Einarbeitung in den Fall, die Vorbereitung und Durchführung der Beweisaufnahme sowie die Übermittlung des Beweisergebnisses aufzugeben, wenn das Prozessgericht selbst vernehmen könnte. Gleichzeitig ist es nach deutschem Verständnis unbefriedigend, wenn die Mitwirkungsmöglichkeiten des deutschen Prozessgerichts bei dieser Verfahrensweise – selbst im Fall einer Videozuschaltung – keine eigenen Fragerechte umfassen.

Umgekehrt bleibt die Inanspruchnahme passiver Rechtshilfe nach Art. 17 EU-BeweisV hinter den Bedürfnissen des Prozessgerichts zurück. Sie verpflichtet die ausländische Stelle nicht zur Durchführung einer Videokonferenz, sondern lediglich zur Förderung von Kommunikationstechnologie wie Video- und Telefonkonferenz. Im Ergebnis führt das praktisch zwar häufig zum Erfolg. Die Modalitäten dieser Förderung – etwa betreffend die angebotenen technischen Kommunikationsstandards, die Stellung eines Dolmetschers, die Unterstützung bei der Identifikation der Auskunftsperson etc. – können aber sehr unterschiedlich ausgestaltet sein. Daran würde auch der in der Ratsarbeitsgruppe Zivilrecht aktuell beratene Vorschlag für eine Neuregelung der Videovernehmung in einem neuen Art. 17a EU-BeweisV nicht viel ändern. Er verpflichtet den ersuchten Mitgliedstaat im Bedarfsfall zwar zur Stellung eines Dolmetschers. Die weiteren Modalitäten der Vernehmung bleiben jedoch weitgehend unregelt. Anders als bisher sieht Art. 17a Abs. 2 EU-BeweisV-Entwurf

den Abschluss einer Vereinbarung zwischen dem ersuchenden Gericht und der Stelle des ersuchten Staates über die praktischen Vorkehrungen (»practical arrangements«) der Videovernehmung vor. Es liegt nahe, dass die Vorbereitung dieser bilateral grenzüberschreitend zwischen den Gerichten und u.U. fremdsprachlich zu treffenden Vereinbarung einigen Abstimmungsaufwand auslösen wird. Die Möglichkeit einer Videovernehmung ohne Zutun der ausländischen Stelle sieht der Entwurf weiterhin nicht vor. Im Gegenteil: Indem Art. 17a Abs. 1 EU-BeweisV-Entwurf die Videokonferenzvernehmung ausdrücklich als möglichen Anwendungsfall des Art. 17 EU-BewV beschreibt, lässt er kaum mehr Raum für ein etwaiges Verständnis der Videovernehmung als stillschweigend zulässige Inlandsbeweisaufnahme.

Dass eine Videokonferenz nur im Zusammenwirken mit dem ausländischen Gericht erfolgen kann, liegt derzeit schon aus technischen Gründen nahe. Der Einsatz der Videokonferenztechnik in Systemen, die den Anforderungen der Justiz an die Datensicherheit genügen, ist bislang technisch alles andere als trivial. Da es an einem genormten technischen Standard für gerichtliche Videokonferenzen auf europäischer (wie auch auf nationaler) Ebene fehlt, scheitern Videoübertragungen von Gericht zu Gericht immer wieder an der Verwendung unterschiedlicher Technologien, Kommunikationsprotokolle u. dgl. Dass Videokonferenzen als technisch kompliziert gelten, führt freilich auch dazu, dass sie in der Praxis immer noch so selten eingesetzt werden, dass Bedienfehler infolge mangelnder Übung hinzutreten. Professionelle Videokonferenzanlagen sind teuer und in der Erstinstallation aufwendig. Die Auskunftspersonen selbst verfügen regelmäßig nicht über solche Einrichtungen. Eine unmittelbare Vernehmung der Auskunftsperson an ihrem Geschäfts- oder Wohnsitz scheidet deshalb bislang meist schon allein aus technischen Gründen.

Das ist indes kein unveränderlicher Zustand. In Zeiten, in denen nahezu jedes Smartphone und jeder Laptop über eine qualitativ ordentliche Kamera verfügt und Videokonferenzanwendungen wie Skype sich selbst im privaten Bereich großer Beliebtheit erfreuen, gibt es verschiedene Instrumente, die eine unkomplizierte Kommunikation auch mit dem Gericht ermöglichen. Sog. »on premise«-Lösungen, wie sie in einigen deutschen Bundesländern bereits zum Einsatz kommen, bieten dabei auch ein hohes, nach heute wohl überwiegender Meinung hinreichendes Maß an Datensicherheit. Sieht man das anders, müsste man vielleicht kritisch hinterfragen, welche Anforderungen gegen ein kriminelles Eindringen in Videoübermittlungsvorgänge man de lege sinnvollerweise für Gerichtsverfahren fordern sollte, deren Verhandlungen immerhin öffentlich sind.

Wäre eine direkte Videovernehmung ohne Zutun eines ersuchten Gerichts danach technisch möglich, stellt sich die Frage, ob solches von Rechts wegen unterstützt werden sollte. Immerhin würde der in der Ratsarbeitsgruppe Zivilrecht aktuell diskutierte Entwurf auch Vernehmungen außerhalb amtlicher Räume ermöglichen (soweit das ausländische Recht sie zulässt). Ganz unproblematisch ist dies freilich nicht, bietet doch eine Vernehmung in den Räumen des Gerichts oder einer sonstigen amtlichen Stelle eine höhere Gewähr dafür, dass die Auskunftsperson ohne Einfluss von Zwang ihre Aussage tätigen kann. Andererseits bietet gerade das Zuhause regelmäßig

einen die Auskunftsperson schützenden Rahmen, in dem mancher Zeuge vielleicht sogar unbefangener aussagen wird als unter dem Eindruck von Justizpalästen mit Sicherheitsschleusen, uniformierten Wachtmeistern und roben tragenden Juristen. Umgekehrt sind natürlich auch bei Vernehmung im Gerichtsgebäude fortwirkende Einflüsse und Zwänge möglich, die an der Tür zum Sitzungssaal nicht enden. In Straßenverkehrsprozessen werden solche Problematiken praktisch eher selten einmal relevant sein. Auch für die mündliche Erläuterung eines Sachverständigengutachtens kann eine Videovernehmung am Geschäftssitz des Sachverständigen eine adäquate Methode sein. Dass es Konstellationen geben mag, in denen eine Direktvernehmung der Auskunftsperson an Orten außerhalb des Gerichts ungeeignet wäre, mag von dem Prozessgericht bei der Wahl seiner Mittel ermessen werden. Eine Direktvernehmung von Orten außerhalb des Gerichts von vornherein auszuschließen, rechtfertigt es hingegen nicht, zumal sich der Anwendungsbereich der passiven Rechtshilfe nach Art. 17 EU-BeweisV nur im Einvernehmen mit der Auskunftsperson eröffnet, weil das Prozessgericht keine Zwangsmittel anwenden kann. Wer sich eine solche Vernehmung außerhalb des Gerichts gleichwohl nicht vorstellen kann, möge sich vergegenwärtigen, dass § 128a ZPO bereits de lege lata eine Vernehmung »an einem anderen Ort« gestattet, der nach dem wohl herrschendem Verständnis keine Gerichtsstelle sein muss.²¹⁷

d) Weiterentwicklung des Europäischen Rechtsraums

Die justizielle Zusammenarbeit in Zivilsachen innerhalb der Europäischen Union zielt auf die Schaffung eines echten Europäischen Rechtsraumes ab, in dem Einzelpersonen und Unternehmen nicht durch die Unvereinbarkeit oder Komplexität der Rechtsordnungen und der Verwaltungssysteme der Mitgliedstaaten daran gehindert oder davon abgehalten werden, von ihren Rechten Gebrauch zu machen.²¹⁸ Art. 81 Abs. 1, 2 d) – f) AEUV ermöglicht zu diesem Ziel insbesondere auch den Erlass von Maßnahmen zur Angleichung von Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten, um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes und namentlich auch die Zusammenarbeit bei der Erhebung von Beweismitteln, den effektiven Zugang zum Recht sowie die Beseitigung von Hindernissen für die reibungslose Abwicklung von Zivilverfahren sicherzustellen. Die mit dem Lissabonner Vertrag neu gefasste Ermächtigung zur »Angleichung von Rechtsvorschriften« ergibt nur dann einen Sinn, wenn sie als Ermächtigung auch zur Angleichung des Zivilverfahrensrechts begriffen wird,²¹⁹ wobei man darüber diskutieren mag, wie stark der grenzüberschreitende Be-

217 Vgl. von Selle in: Vorwerk/Wolf, BeckOK-ZPO, Ed. 35 2020, § 128a ZPO Rdn. 12; Stadler in: Musielak/Voit, ZPO, 16. Aufl. 2019, § 128a ZPO Rdn. 5, 2; Fritsche in: MünchKomm-ZPO, 5. Aufl. 2016, § 128a ZPO Rdn. 4, 13; a.A. Greger in: Zöller, ZPO, 33. Aufl. 2020, § 128a ZPO Rdn. 4.

218 Vgl. Europäischer Rat (Tampere) vom 15. und 16. Oktober 1999, Schlussfolgerungen des Vorsitzes, Rdn. 28, www.consillium.europa.eu/meia/21051/tampere-europaeischer-rat-schlussfolgerungen-des-vorsitzes.pdf.

219 Vgl. Lenzing in: von der Groeben/Schwarze/Hatje, Europäisches Unionsrecht, 7. Aufl. 2015,

zug einer Bestimmung sein muss, um eine Angleichung durch Rechtsverordnung anstatt den Erlass einer Richtlinie zu rechtfertigen.²²⁰

Vor dem Hintergrund der dargestellten praktischen Probleme, aber auch der vorherrschenden Rechtsunsicherheit bei notwendiger Auslandsbeweisaufnahme, lässt sich ein Bedürfnis für die Schaffung eines rechtssicheren, leicht zu handhabenden Instrumentariums zur unmittelbaren Beweiserhebung durch das Prozessgericht im Ausland kaum leugnen. In einem europäischen Rechtsraum, der von gemeinsamen Vorstellungen zur Gewaltenteilung, zur richterlichen Unabhängigkeit und zum rechtsstaatlichen Handeln der Gerichte getragen wird, sollten staatliche Souveränitätsvorbehalte gegenüber einer Beweiserhebung durch Gerichte aus anderen EU-Mitgliedstaaten kritisch neu bewertet werden. Es liegt in der Konsequenz des den Binnenmarkt beherrschenden Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung, dass ein Mitgliedstaat dem Handeln der Organe eines anderen Staates ein gewisses Grundvertrauen entgegenbringen muss. Bei welchen Organen sollte dieses Vertrauen gerechtfertigt sein, wenn nicht bei unabhängigen Gerichten? Konsequenterweise nehmen sich die EU-Mitgliedstaaten deshalb schon mit der grundsätzlichen Anerkennung ausländischer Urteile ohne Anerkennungsverfahren nach der EuGVVO gegenüber der Anwendung ausländischen Rechts auf ihre eigenen Rechtsunterworfenen durch Gerichte der anderen Mitgliedstaaten denkbar weitgehend zurück. Die im Bereich der Beweisaufnahme geltend gemachten Souveränitätsvorbehalte bezwecken vielfach weniger den Schutz der Gewaltausübung des Mitgliedstaats durch eigene Staatsorgane, als den Schutz der Rechtsunterworfenen vor der Anwendung ausländischen Rechts. Zumindest dort, wo die Betroffenen selbst ein solches Schutzbedürfnis nicht sehen – etwa bereit sind, sich als Auskunftspersonen freiwillig videovernehmen zu lassen –, und wo auch sonst keine rechtlich geschützten Belange von Verfahrensbeteiligten oder Dritten betroffen sind – etwa bei der Jedermanns-Inaugenscheinnahme am Unfallort durch den Sachverständigen oder das Gericht selbst –, sollte ein ersatzloser Wegfall behindernder Rechtshilfebewilligungsverfahren deshalb ernsthaft geprüft werden.

VI. Fazit

Die Geltendmachung des Kfz-Haftpflichtschadens bei Auslandsunfällen vor dem deutschen Prozessgericht bietet eine Reihe von Vorzügen, die ein solches Vorgehen als echte Alternative zum Auslandsprozess erscheinen lassen. Nicht zuletzt die Ausprägung der unmittelbaren Beweisaufnahme nach deutschem Recht eröffnet Möglichkeiten zur Schaffung einer tatsächlichen Entscheidungsgrundlage, wie sie so nicht in allen Rechtsordnungen erzielbar ist. Damit diese Vorteile wirklich realisiert

Art. 81 AEUV Rdn. 5; vor dem Hintergrund des notwendigen grenzüberschreitenden Bezugs allerdings einschränkend Hess in: Grabitz/Hilf/Nettesheim, Das Recht der Europäischen Union, 67. EL Juni 2019, Art. 81 AEUV Rdn. 48.

220 Dazu vgl. Leible in: Streinz, EUV/AEUV, 3. Aufl. 2018, Art. 81 AEUV Rdn. 14.

werden können, ist es jedoch wichtig, dass das Gericht die rechtlichen Instrumentarien des deutschen und europäischen Beweisrechts sicher beherrscht, bestehende rechtliche Spielräume erkennt und praktische Möglichkeiten zur Beschleunigung des Verfahrens, aber auch zur Verbesserung der Erkenntnisgrundlage im Sinne einer effektiven Rechtsgewährung nutzt. Um den Inlands-Haftpflichtprozess bei Auslandsunfällen zu einem massentauglichen Routineinstrument zu vervollkommen, bietet sich rechtspolitisch allerdings noch reichlich Potenzial.

Internationale Verkehrsunfälle aus der Sicht eines deutschen Haftpflichtversicherers

**Hans-Peter Luckhaupt,
Assessor, R+V Allgemeine Versicherung AG, Wiesbaden**

Der generelle Umgang mit Verkehrsunfallereignissen

An einem Verkehrsunfall beteiligt zu sein, ist keine angenehme Erfahrung. Selbst wenn nur Blechschaden entsteht und der Unfall in der Nähe des eigenen Heimatortes passiert, ist doch in dem Moment die Illusion der eigenen Unfehlbarkeit dahin. Verkehrsunfälle sind aber in Zeiten des modernen Massenverkehrs ein alltägliches Phänomen und können buchstäblich jeden treffen. Eine vorausschauende und defensive Fahrweise reduziert sicherlich das eigene Unfallrisiko und nützt zudem dem allgemeinen Verkehrsfluss. Eine Garantie, nicht in ein Unfallereignis verwickelt zu werden oder zumindest bei einem Unfallereignis keinesfalls haftbar zu sein, ergibt sich dadurch keineswegs.

Um die entstandenen Schäden an Sachen und in schwereren Fällen auch die entstandenen Personenschäden umfassend und ordnungsgemäß regulieren zu können, hat der Gesetzgeber in Deutschland und in den meisten anderen europäischen Staaten eine verschuldensunabhängige Haftung aus der Betriebsgefahr eines verwendeten Kraftfahrzeugs statuiert. Zusammen mit der Versicherungspflicht für Kraftfahrzeuge und der vorgeschriebenen Mindestdeckung im Haftpflichtbereich ist damit im Regelfall gesichert, dass sich Unfallopfer an einen solventen Schuldner im Wege des Direktanspruchs wenden können.

Damit erschöpft sich der Beitrag des haftpflichtigen Versicherten eigentlich darin, seinem Versicherer die zur ordnungsgemäßen Schadensregulierung notwendigen Informationen zum Unfallhergang aus seiner Sicht zur Verfügung zu stellen. Im Weiteren erfolgt die Schadensabwicklung direkt zwischen dem Unfallopfer bzw. seinem Vertreter und dem Versicherer der haftpflichtigen Partei, ohne dass der Unfallverursacher über deren Verlauf oder betragsmäßiges Ergebnis noch im Einzelnen informiert wird. Lediglich die Höherstufung hinsichtlich der Haftpflichtprämie im folgenden Jahr erinnert noch einmal an das in der Zwischenzeit fast schon vergessene unangenehme Geschehen um den seinerzeitigen Unfall.

Dass es trotzdem den Versicherten häufig schmerzt, als für einen Unfallschaden haftbare Partei zu gelten, lässt sich aus den vorgenannten finanziellen Folgen wohl nur begrenzt erklären. Auch der letztlich als (mit-)verantwortlich bezeichnete Fahrzeugführer empfindet ein Unfallgeschehen und dessen nachfolgende Abwicklung oft als Angriff gegen seine Person und als negative Bewertung seiner Fähigkeiten als Fahrzeugführer.

Der Umgang mit internationalen Verkehrsunfällen

Besteht dieses Unbehagen bereits bei nationalen Unfällen in einem Raum, in dem der versicherte Fahrer mit den Verkehrsregeln vertraut ist und auch mit den Unfall aufnehmenden Polizeibeamten ohne Weiteres in seiner eigenen Sprache kommunizieren kann, verstärkt sich der entsprechende Effekt natürlich signifikant bei Unfallereignissen in einem fremden Rechtsraum mit oft nicht unerheblichen Kommunikationsschwierigkeiten gegenüber anderen Unfallbeteiligten bzw. am Unfallort anwesenden Ordnungskräften.

Dabei sollte man allerdings auch die eigene Herangehensweise durchaus einmal kritisch beleuchten, die häufig von einer gewissen Ambivalenz geprägt ist. Ereignet sich ein Unfall mit einem ausländischen Fahrzeug in Deutschland, erwarten wir selbstverständlich, dass der Fahrzeugführer mit den Verkehrsregeln in Deutschland und unseren Gepflogenheiten nach einem Unfallereignis vertraut ist. Stellt sich diese Vermutung in der Folge als falsch heraus, tendieren wir bei der Beurteilung der Schuldfrage häufig zu einer für den ausländischen Fahrzeug-Führer negativen Bewertung, ohne zu sehr auf die Details des Unfallgeschehens zu achten und ohne den im ersten Moment unverständlichen, weil in einer unbekanntenen Sprache abgegebenen Stellungnahmen der ausländischen Beteiligten zu große Bedeutung beizumessen.

Wenn wir umgekehrt einmal im Jahr zur großen Urlaubsreise häufig immer noch mit dem eigenen vollgepackten Kraftfahrzeug ins Ausland aufbrechen, haben wir typischerweise erheblichen Zeitaufwand für die Suche nach einer schönen Ferienunterkunft gehabt und evtl. auch noch etwas Zeit in die Auswahl der besten Reiseroute zur Vermeidung unangenehmer Stauerlebnisse und evtl. auch zur Einsparung eines Teils der aus unserer Sicht immensen Autobahngebühren investiert. Eine eingehende Beschäftigung mit den am Urlaubsort bzw. in den Ländern, die wir auf der Urlaubsreise passieren müssen, geltenden Verkehrsregeln oder gar mit dem, was am Urlaubsort nach einem möglichen Unfall zu geschehen hat, findet aber in der Vorbereitung typischerweise nicht statt. Wenn überhaupt, besteht eine grobe Kenntnis der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, die inzwischen häufig auch durch entsprechende Beschilderung an den Landesgrenzen in Erinnerung gebracht werden.

Kommt es in der Folge dann tatsächlich zu einem wie auch immer gearteten Unfallereignis im Ausland, fühlt man sich als Tourist typischerweise der Situation ausgeliefert und tendiert infolge des mangelnden Verständnisses der Abläufe im besuchten Land schnell zu der Erkenntnis, dass offensichtlich von der Polizei bzw. dem am Unfallort ansässigen Verkehrsteilnehmer versucht wird, dem ausländischen Unfallbeteiligten die Schuld zuzuschreiben. Tatsächlich ist das für einen ausländischen

Fahrzeug-Führer häufig vorhandene Sprachhandicap für die Erstellung eines umfassenden alle Aspekte des Unfallgeschehens berücksichtigenden Protokolls nicht wirklich förderlich. Aus diesem Grund aber den anderen Beteiligten arglistiges Handeln vorzuwerfen, geht in aller Regel zu weit und würde im umgekehrten Fall eines Unfalls in Deutschland mit ausländischer Beteiligung von uns auch nicht akzeptiert.

Tatsächlich ist die Regulierung internationaler Verkehrsunfälle als Massenphänomen mit erheblicher gesellschaftlicher Relevanz bereits seit geraumer Zeit im Rahmen vertraglicher Systeme bzw. durch supranationale Gesetzgebung weitgehend geregelt, ohne dass diese Tatsache schon vollständig in den Erfahrungsschatz der meisten Kraftfahrzeugführer vorgedrungen wäre.

Das Regulierungssystem der Grünen Karte

Im Vordergrund stand zunächst nach den Wirren des 2. Weltkriegs die Grenzöffnung für ausländische Fahrzeuge, um wieder freien Verkehr in Europa zu ermöglichen und so nicht nur den Frieden zu sichern, sondern auch die wirtschaftliche Entwicklung der europäischen Staaten unter der Schirmherrschaft der Vereinten Nationen zu unterstützen. Um gleichzeitig sicherzustellen, dass in den Staaten, die bereits über ein nationales Pflichtversicherungssystem verfügten, die Verkehrstopfer nicht durch die Unfallbeteiligung eines ausländischen Kraftfahrzeugs schlechter gestellt würden, wurde das Grüne-Karte-System geschaffen.

Kernstück des vertraglichen Grüne-Karte-Systems war die Schaffung nationaler Büros in den Mitgliedstaaten des Systems. Dabei musste das nationale Grüne-Karte-Büro des Herkunftslandes des Kraftfahrzeugs für die obligatorische Mindestdeckung im besuchten Staat garantieren, damit dann das Grüne-Karte-Büro im Land des Unfallortes seinen Landsleuten den ihnen zustehenden Schadensersatz im Rahmen der im Unfallstaat vorgeschriebenen Mindestdeckung auskehren konnte.

An dieser grundsätzlichen Struktur des Grüne-Karte-Systems hat sich in den letzten 70 Jahren nichts geändert. Auch wenn im Rahmen des aktuell geltenden Abkommens der Landesbüros, den »Internal Regulations«, die Autonomie der haftenden ausländischen Versicherer und der Korrespondenten auch wegen der innerhalb der EU geltenden Dienstleistungsfreiheit etwas stärker betont wird, stehen immer noch die jeweiligen Landesbüros als Garanten für das Funktionieren des Systems und damit für eine reibungslose Abwicklung von Unfallereignissen auch bei internationaler Beteiligung zur Verfügung, soweit das ausländische Fahrzeug für die Unfallfolgen verantwortlich ist.

Verkehrstopfer, die an ihrem Heimatort von einem ausländischen Kraftfahrzeug oder einem ausländischen Fahrzeug-Anhänger geschädigt wurden, können sich somit immer an einen solventen Schuldner im eigenen Land, ihr Grüne-Karte-Büro, wenden und notfalls auch gegen dieses Klage im eigenen Land erheben, um ihre Ersatzansprüche durchzusetzen.

Für Unfallereignisse in Deutschland ergibt sich die gerichtliche Zuständigkeit ohne Weiteres am Sitz des Grüne-Karte-Büros gemäß §§ 12, 17 ZPO bzw. am Unfallort als Ort der deliktischen Handlung gemäß § 32 ZPO. Da überdies

regelmäßig das deutsche Schadensersatzrecht als Recht des Unfallortes gemäß Art. 4 I der Rom II-Verordnung (VO 843/2007/EG) zur Bewertung und Regulierung der in Deutschland entstandenen Unfallfolgen anzuwenden ist, ergeben sich für Verkehrstopfer und deren Rechtsvertreter regelmäßig in diesen Fällen keine besonderen Probleme.

Auch das angerufene deutsche Gericht kann die für die Entscheidung notwendigen Tatsachen entsprechend seiner Routine wie in rein nationalen Fällen ermitteln und dann in Anwendung der bekannten Grundsätze des deutschen Schadensersatzrechts seine Entscheidung fällen.

Ungleich schwieriger gestaltete sich traditionell die Abwicklung von Unfallschäden, die nicht im Heimatland des Geschädigten entstanden waren und für die deshalb keine Zuständigkeit der Grüne-Karte-Büros angenommen werden konnte. Oft gestaltete sich in solchen Fällen schon die Kommunikation mit dem Versicherer der haftenden ausländischen Partei sehr schleppend oder kam sogar ganz zum Erliegen. Wenn schließlich doch eine Regulierung erfolgte, war oft die Höhe des geleisteten Schadensersatzes unbefriedigend und nicht ausreichend, um alle dem Unfallopfer entstandenen Unkosten abzudecken.

Das Regulierungssystem der 4. EU-KH-Richtlinie

Weil für diese sogenannten »Besucherschutzfälle« eine umfassende Lösung innerhalb des Grüne-Karte-Systems nicht gefunden werden konnte, entschloss sich seinerzeit die Europäische Union auf Initiative des Europäischen Parlaments, hier tätig zu werden. Da es sich um eine internationale Thematik zur Kfz-Haftpflichtversicherung handelte, war auch die Zuständigkeit der Europäischen Union aus der Aufgabenstellung zur Schaffung und Aufrechterhaltung des gemeinsamen Binnenmarkts ohne Weiteres gegeben.

Die nach mehrjährigen Vorarbeiten schließlich am 16.5.2000 verabschiedete sogenannte 4. EU-KH-Richtlinie (Richtlinie 2000/26/EG) orientierte sich so weit wie möglich an dem bereits existierenden und gut funktionierenden System der Grünen Karte. Limitierungen ergaben sich insoweit allerdings aus der fehlenden Garantie eines neutralen Büros für den Kostenaufwand im Rahmen der Schadensregulierung, sowie aus den mangelnden eigenen Kenntnissen des für den haftenden Versicherer im Land des Unfallopfers agierenden Schadensbeauftragten bezüglich des am Unfallort geltenden ausländischen Schadensersatzrechts. Denn Änderungen am System des in internationalen Fällen anwendbaren Schadensersatzrechts bzw. an der in internationalen Fällen gegebenen Gerichtszuständigkeit waren durch die Richtlinie ausdrücklich nicht beabsichtigt.

Somit war Kernstück der neuen Richtlinie die Verpflichtung aller in der EU tätigen Kfz-Haftpflichtversicherer, in jedem anderen Land der Gemeinschaft einen sogenannten Schadensregulierungsbeauftragten zu benennen, an den sich Geschädigte aus dem betreffenden Staat wenden konnten, wenn sie außerhalb ihres Heimatstaats in einen Unfall verwickelt wurden, für den dieser ausländische Versicherer eintrittspflichtig war.

Damit die Geschädigten diesen Schadensregulierungsbeauftragten des ausländischen Versicherers auch zuverlässig ermitteln konnten, um mit ihm in der Folge über den zu zahlenden Schadensersatz zu kommunizieren, wurden alle Mitgliedstaaten verpflichtet, die Einrichtung einer zentralen Auskunftsstelle vorzusehen. An diese konnten sich die Geschädigten in der Folgezeit wenden, um den für den jeweils haftenden ausländischen Versicherer in ihrem Land zuständigen Repräsentanten zu erfahren.

Um die Regulierung nicht nur zu vereinfachen, sondern auch zu beschleunigen, sollte überdies der Regulierungsbeauftragte bzw. der vertretene Versicherer verpflichtet sein, innerhalb von 3 Monaten bei gekläarter Eintrittspflicht und bekanntem Schadensumfang eine Regulierung des Schadens vorzunehmen. In allen anderen Fällen sollten sie in derselben Frist dem Geschädigten eine begründete Antwort auf seinen Schadensersatzantrag erteilen, um die noch notwendigen Klärungen zeitnah zu fördern bzw. um zu erklären, warum nach ihrer Auffassung eine Leistung von Schadensersatz (noch) nicht in Betracht kam.

Schließlich wurde ergänzend noch die Einrichtung einer zentralen Entschädigungsstelle in jedem Mitgliedstaat vorgesehen, die allerdings nur subsidiär zuständig sein sollte, wenn eine Regulierung bzw. Beantwortung in der vorgeschriebenen Frist nicht erfolgte, wenn der Versicherer pflichtwidrig keinen Regulierungsbeauftragten benannt hatte oder wenn das ausländische Schädigerfahrzeug oder dessen Versicherer nicht zu ermitteln waren.

Nach dem Ende der Umsetzungsfrist im Januar 2003 stand damit Verkehrsopfern, die außerhalb ihres Heimatstaates von einem Fahrzeug aus einem anderen Mitgliedstaat der EU in ein Unfallereignis verwickelt wurden, ein neues System zur Kommunikation über die Ersatzansprüche aus diesem Auslandsunfall in ihrem Heimatstaat und in ihrer Heimatsprache zur Verfügung. Ob aber allein diese neuen Bestimmungen ohne zusätzliche Druckmittel für den Geschädigten im Verhältnis zum haftenden ausländischen Versicherer ausgereicht hätten, um die Situation der Opfer internationaler Verkehrsunfälle wirklich durchgreifend zu verbessern, kann man sicherlich mit offenem Ergebnis diskutieren.

Der Gerichtsstand im Land des Verkehrsopfers

Fast zeitgleich mit der neuen Kfz-Versicherungsrichtlinie trat aber bereits im März 2002 die neue EU-Verordnung über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (VO 44/2001/EG) in Kraft. Deren Bestimmungen im 3. Abschnitt des 2. Kapitels über die gerichtliche Zuständigkeit in bestimmten Versicherungssachen sollten ausdrücklich die in einem Rechtsstreit schwächere Partei durch Regelungen zur gerichtlichen Zuständigkeit unterstützen, die für sie günstiger waren als die allgemeinen Regeln (Erwägungsgrund 13).

Ob diese Besserstellung bei Ansprüchen gegen den Versicherer nur versicherten bzw. durch den Vertrag direkt begünstigten Personen oder auch den Geschädigten in einem Haftpflichtfall zur Verfügung stehen sollte, war zunächst Gegenstand der

Diskussion. Zur Bestätigung dieses Klagerechts griff erneut der Gesetzgeber ein und fügte zur Klarstellung durch Art. 5, 1. der 5. EU-KH-Richtlinie (RL 2005/14/EG) nachträglich in die 4. EU-KH-Richtlinie (RL 2000/26/EG) noch einen Erwägungsgrund 16 a) ein, um für die Zukunft jegliche Zweifel auszuschließen.

Der für die verbindliche Interpretation der Inhalte des EU-Rechts zuständige Europäische Gerichtshof (EuGH) musste zudem in seinem Urteil in der Rechtssache Odenbreit / FBTO, C-406/13, vom 6.12.2006 erstmals zu den Auswirkungen dieser neuen Regelungen auf Schadensersatzklagen nach internationalen Verkehrsunfällen Stellung nehmen und folgte im Ergebnis den Vorgaben des europäischen Gesetzgebers. Dementsprechend leitete er in seiner Entscheidung aus Art. 11 II der Verordnung 44/2001/EG ab, dass auch der Geschädigte wegen der Zulässigkeit einer unmittelbaren Klage gegen den haftenden Kfz-Versicherer ebenso wie ein Versicherungsnehmer, eine versicherte Person oder eine aus einem Versicherungsvertrag direkt begünstigte Person gemäß Art. 9 I b) ein Recht zur Klage gegen den Versicherer der haftenden Partei an seinem eigenen Wohnsitz haben sollte.

Nach dieser für alle Mitgliedstaaten richtungweisenden Entscheidung war klar, dass dem nach einem Verkehrsunfall im Ausland Schadensersatz beanspruchenden Geschädigten nunmehr regelmäßig mit der Klage im eigenen Land auch ein ausreichendes Druckmittel in der Kommunikation mit dem zuständigen ausländischen Versicherer bzw. dessen Regulierungsbeauftragtem zur Verfügung stand.

Da allerdings gemäß Erwägungsgrund 13) der Verordnung 44/2001/EG, inzwischen Erwägungsgrund 18) der Verordnung 1215/2012/EG, nur eine schwächere Partei gegenüber dem zahlungspflichtigen Versicherer privilegiert werden sollte, musste der EuGH in der Folgezeit in mehreren Grundsatzentscheidungen ergänzend klar stellen, welche Personen als Geschädigte in den Genuss dieses Klagerechts am eigenen Wohnsitz bzw. Standort kommen sollten.

Insoweit wurde zunächst allgemein auf die wirtschaftliche Stärke und die eigene rechtliche Kompetenz des Forderungsinhabers gegenüber dem verpflichteten Haftpflichtversicherer abgestellt und insbesondere festgelegt, dass ein über die Landesgrenzen hinweg regressierender Sozialversicherungsträger nicht in den Genuss des Klagerechts am eigenen Sitz gegen den haftenden ausländischen Versicherer kommen sollte (Vorarlberger Gebietskrankenkasse / WGV, C-347/08).

Um problematische Abgrenzungen im Einzelfall zu vermeiden, ob die den Prozess führende Partei wirklich im Verhältnis zum haftenden Versicherer wirtschaftlich deutlich schwächer und rechtlich deutlich weniger erfahren sei, hat der EuGH in der Folgezeit seine Leitlinien so konkretisiert, dass lediglich aber auch immer dann, wenn die klagende Partei selbst im Versicherungsgeschäft im weiteren Sinne tätig ist, ein Klagerecht gemäß der vorgenannten Privilegierung am eigenen Wohnsitz bzw. Standort ausgeschlossen sein soll (KABEG / MMA, C-340/16, und Hofsoe / LVM, C-106/17).

Ob diese Abgrenzung, die insbesondere größere Unternehmen, die nicht in erster Linie im Versicherungsgeschäft tätig sind, begünstigt, wirklich überzeugt, kann man sicherlich mit offenem Ergebnis diskutieren. Die entsprechende Festlegung des

EuGH ist aber aufgrund seiner verbindlichen Auslegungskompetenz zu den Inhalten des Gemeinschaftsrechts jedenfalls zu akzeptieren und bedeutet, dass etwa Regressansprüche von Trägern der nationalen Sozialversicherung aus Auslandsunfällen ihrer Versicherten weiterhin im Land des verpflichteten Versicherers bzw. im Land des Unfallortes rechtshängig gemacht werden müssen.

Die in der Begründung wenig überzeugende Entscheidung des EuGH im Fall If / SOVAG, C-521/14, die einem Arbeitsunfallversicherer für seinen Regressanspruch gegen den Kfz-Haftpflichtversicherer wegen der engen Verbindung zum bereits laufenden Verfahren des direkt Geschädigten doch auch den Gerichtsstand an seinem Sitz bzw. im Land des Verkehrsopfers einräumte, darf man wohl als isolierte Einzelfallentscheidung ansehen, die lediglich durch die besonders hohe Kostenbelastung auf der Klägerseite und die besonders dramatischen Unfallfolgen für das betroffene Opfer zu erklären ist.

Die Problematik der Gerichtsverfahren in Fällen der 4. EU-KH-Richtlinie

Unabhängig von der Diskussion, wer überhaupt zur Klage im eigenen Land befugt sein sollte, war von Beginn an absehbar, dass die folgenden Gerichtsverfahren zur Durchsetzung von Ersatzansprüchen nach im Ausland erlittenen Verkehrsunfällen generell für die mit dem Fall befassten nationalen Gerichte eine ganze Reihe praktischer Probleme aufwerfen würden.

Insoweit war zunächst die Rolle des durch die 4. EU-KH-Richtlinie neu geschaffenen Schadenregulierungsbeauftragten zu klären, der nach dem Text der Richtlinie in Art. 4 V »über ausreichende Befugnisse verfügen musste, um Versicherungsunternehmen gegenüber Geschädigten in Fällen der 4. EU-KH-Richtlinie zu vertreten und deren Schadensersatzansprüche in vollem Umfang zu befriedigen«.

Dass diese weitreichende Vertretungsmacht dem Geschädigten die Möglichkeit eröffnete, eine Klage in seiner eigenen Sprache zu fertigen und im eigenen Land dem Regulierungsbeauftragten des ausländischen Versicherers der haftenden Partei zuzustellen, um so die hohen Kosten und den Zeitverlust durch eine Übersetzung zu vermeiden, wurde wiederum vom EuGH in seiner Entscheidung *Spedition Welter / Avanssur*, C 306/12, relativ schnell geklärt.

Dass gleichzeitig eine Klage auch gegen den Regulierungsbeauftragten direkt wegen dessen bloßer Vertreteterfunktion nicht in Betracht kommen sollte, entsprach von Beginn an der ganz herrschenden Meinung. Ein Urteil des italienischen Corte di cassazione vom 18.05.2015 schien hier zwar zunächst einen anderen Weg zu weisen. Dieses Urteil ist aber letztlich nur durch das Bestehen einer besonderen Rechtsfigur im nationalen italienischen Prozessrecht zu erklären, die es in bestimmten Fällen ermöglicht, auch einen bloßen Vertreter in fremder Sache zu verklagen und zu verurteilen, allerdings ohne dass der Urteilsspruch dann wirklich auch gegen den Vertreter vollstreckbar wäre.

Für endgültige Klärung sorgte auch in dieser Frage der EuGH mit seiner Entscheidung *Azevedo / CED* u.a., C-558/15, in der ausdrücklich ausgeführt wird, dass

die Mitgliedstaaten durch die EU-KH-Richtlinien nicht verpflichtet werden, auch ein direktes Klagerecht gegen den Schadensregulierungsbeauftragten vorzusehen.

War somit die Frage nach den möglichen Klageparteien relativ schnell beantwortet, blieben doch die strukturellen Probleme durch die Notwendigkeit der Anwendung ausländischen Haftungs- und Schadensersatzrechts durch Zivilgerichte im Land des Geschädigten weiter bestehen.

Da es in den Mitgliedstaaten üblicherweise bei den Zivilgerichten keine besonderen Spruchkörper für Verkehrssachen gibt, und noch weniger eine Spezialisierung für solche Fälle existiert, die auch noch nach den Vorgaben eines ausländischen Rechts zu entscheiden sind, sind Richter regelmäßig bzgl. der Inhalte des ausländischen Schadensersatzrechts auf klärenden Parteivortrag bzw. die Unterstützung von Sachverständigen angewiesen.

Auch für die in solchen Fällen für die Verkehrsoffer tätigen Rechtsanwälte stellt sich die Situation regelmäßig als problematisch dar, da sie nur in absoluten Ausnahmefällen selbst über fundierte Kenntnisse des im Einzelfall anwendbaren ausländischen Schadensrechts verfügen.

An dieser in der Praxis überaus problematischen Grundsituation hat sich in den letzten 17 Jahren seit der Umsetzung des neuen Systems der 4. EU-KH-Richtlinie noch nichts Wesentliches geändert. Die Festlegungen sämtlicher EU-KH-Richtlinien wurden zwar zwischenzeitlich in die konsolidierte Gesamtfassung der Richtlinie 2009/103/EG übernommen. Die Regelungen zu den schuldlos im Ausland erlittenen Unfällen aus der früheren 4. EU-KH-Richtlinie blieben aber im Wesentlichen unverändert und finden sich nun in deren Art. 20 ff wieder.

Ein umfassender Lösungsansatz zu den erwähnten praktischen Problemen in der Rechtsanwendung fehlt allerdings weiterhin und die Spruchpraxis der nationalen Gerichte in den Mitgliedstaaten ist trotz der Bemühungen des EuGH um eine einheitliche Auslegung der Unionsvorschriften weiterhin durchaus unterschiedlich, insbesondere, soweit es um die Ermittlung der letztlich streitentscheidenden Festlegungen des ausländischen Haftungs- und Entschädigungsrechts geht.

Die Abgrenzung der unterschiedlichen Regulierungssysteme

Neben diesen praktischen Problemen bei der klageweisen Durchsetzung von Ansprüchen auf Schadensersatz nach dem neuen System der 4. EU-KH-Richtlinie ergibt sich durch die häufig in den Märkten nur begrenzt vorhandenen Kenntnisse vieler Rechtsanwender zu den unterschiedlichen Systemen der Regulierung internationaler Schäden auch noch eine Wechselwirkung mit dem Verständnis der Bestimmungen des Grüne-Karte-Systems, die nicht selten für erhebliche Verwirrung sorgt.

Insoweit ist festzuhalten, dass, wie bereits erwähnt, der europäische Normgeber zwar bei der Schaffung der 4. EU-KH-Richtlinie das bereits funktionierende Grüne-Karte-System als Vorbild vor Augen hatte. Es bestand aber weder die Möglichkeit der Schaffung eines wirklich genau parallelen Systems, noch die Möglichkeit zur Nutzung der Institutionen des Grüne-Karte-Systems in der vertrauten Weise. Schließlich beruht das Grüne-Karte-System auf einer vertraglichen Selbstbindung

und einer im Rahmen der Regulierung nutzbaren Garantie der nationalen Grüne-Karte-Büros, während das Besucherschutzsystem der 4. EU-KH-Richtlinie auf einer Norm der Europäischen Union basiert, die an die Mitgliedstaaten gerichtet und von diesen umzusetzen war.

Insofern ist der Korrespondent im Grüne-Karte-System ebenso wenig mit dem Schadensregulierungsbeauftragten im Sinne der 4. EU-KH-Richtlinie gleichzusetzen wie das Grüne-Karte-Büro oder der nationale Garantiefonds in ihren Funktionen der Auskunftsstelle oder der Entschädigungsstelle nach der 4. EU-KH-Richtlinie genau entsprechen.

Diese eigentlich klare Tatsache zu akzeptieren, fällt allerdings Rechtsanwendern häufig schwer, weil Versicherer üblicherweise in einem Land denselben Partnerversicherer oder Schadensregulierer als Korrespondent und als Schadensregulierungsbeauftragten benutzen. Darüber hinaus hat in vielen Mitgliedstaaten das nationale Grüne-Karte-Büro oder der nationale Garantiefonds auch die Funktion der Entschädigungsstelle nach der EU-KH-Richtlinie übernommen, ohne dabei demselben Regelwerk zu unterliegen wie bei ihrer Tätigkeit im Grüne-Karte-System bzw. in nationalen Fällen.

Insofern kann nicht ohne Weiteres nach den auftretenden Personen entschieden werden, welche systematischen Regeln auf einen Fall Anwendung finden sollen.

Zusätzliche Verwirrung kann leicht entstehen, wenn Fahrzeuge aus zwei unterschiedlichen Mitgliedstaaten in einem dritten Land an einem Verkehrsunfall beteiligt sind.

Da es in einem solchen Fall sowohl den für die Anwendung des Systems der Grünen Karte erforderlichen ausländischen Schädiger, als auch den für die Anwendung des Besucherschutzsystems der 4. EU-KH-Richtlinie erforderlichen ausländischen Geschädigten gibt, können dann alternativ sogar beide Regulierungssysteme von den Schadensersatz beanspruchenden ausländischen Verkehrsteilnehmern genutzt werden.

Spätestens in solchen Fällen sind regelmäßig nicht nur die Verkehrsoffer, sondern auch die von ihnen beauftragten Vertreter, sofern sich diese nicht regelmäßig mit dem Thema der internationalen Schadensregulierung befassen, deutlich überfordert. Das hat wiederum zur Folge, dass Geschädigte komplexer internationaler Verkehrsunfallereignisse häufig nicht in der Lage sind, die ihnen nach dem anzuwendenden Schadensersatzrecht zustehenden Ersatzansprüche vollständig und in angemessener Höhe zu beziffern.

Die unterschiedlichen Systeme im europäischen Kollisionsrecht

Dass in der EU weiterhin zur Ermittlung des auf ein internationales Verkehrsunfallereignis anwendbaren Schadensersatzrechts zwei unterschiedliche Kollisionsrechtssysteme bestehen, verschärft die Problematik, hier kompetenten und vollständigen Rechtsrat zu erhalten, noch weiter.

Zwar wird in der Europäischen Union seit dem 11. Januar 2009 durch die Bestimmungen der Verordnung 864/2007/EG (Rom II) das anwendbare Kollisionsrecht für

internationale nicht-vertragliche Streitigkeiten verbindlich geregelt. Gleichzeitig gestattet die Union aber ihren Mitgliedstaaten grundsätzlich die weitere Mitgliedschaft in anderen internationalen Vereinbarungen, soweit an diesen auch Staaten beteiligt sind, die nicht der Europäischen Union angehören (Art. 28 Rom II).

Ein solcher Vertrag ist das Haager Übereinkommen über das auf Straßenverkehrsunfälle anzuwendende Recht vom 4.5.1971. Dieses Übereinkommen bindet aktuell zwar die Hälfte der Mitgliedstaaten der Europäischen Union, wurde von Deutschland aber nicht unterzeichnet, sodass in Deutschland zur Ermittlung des anwendbaren Rechts bei nicht vertraglichen internationalen Fällen die Festlegungen der Rom II-VO (VO 864/2007/EG) Anwendung finden.

Bei internationalen Verkehrsunfällen stimmt zwar die Grundregel der Anwendung des am Unfallort geltenden Schadensersatzrechts gemäß Art. 4 I Rom II und Art. 3 des Haager Abkommens in beiden Systemen überein. Hinsichtlich möglicher Ausnahmen von dieser Grundregel ergeben sich aber teilweise ganz erhebliche Unterschiede.

Differenzen entstehen vor allem auch deshalb, weil das Haager Abkommen darauf abzielt, das jeweils anwendbare Recht für sämtliche sich aus dem Verkehrsunfallereignis unter den Beteiligten ergebenden Schuldverhältnisse einheitlich zu regeln. Die Systematik von Rom II für nicht vertragliche Schuldverhältnisse stellt demgegenüber jeweils auf den konkreten Gläubiger und den konkreten Schuldner ab und erlaubt diesen bei einem übereinstimmenden regelmäßigen Wohnsitz unabhängig vom Unfallort und unabhängig von den anderen am Unfallereignis beteiligten Parteien für die Lösung ihres Streits auf ihr Heimatrecht gemäß Art. 4 II zurückzugreifen.

Die Möglichkeit des »forum shopping« und »law shopping«

Durch diese unterschiedlichen kollisionsrechtlichen Regelungen ergibt sich in Fällen, die dem Anspruchsinhaber eine Geltendmachung seiner Ersatzansprüche an verschiedenen Gerichtsständen ermöglichen, nicht nur die Möglichkeit des »forum shopping«. Er kann vielmehr durch die Wahl des Gerichtsstandes, falls ein solcher in Ländern aus beiden Systemen zur Verfügung steht, auch das kollisionsrechtliche Regime und damit in Fällen, die nicht der Grundregel des *lex loci delicti* folgen, im Wege eines »law shopping« letztlich sogar das vom Gericht anzuwendende nationale Recht bestimmen.

Man wird vom gewählten Vertreter eines Geschädigten zumindest in betragsmäßig erheblichen internationalen Verkehrsunfallsachen erwarten dürfen, dass er die unterschiedlichen Systeme zur Bestimmung des anwendbaren nationalen Rechts im Grundsatz beherrscht und diese Kenntnis auch im Einzelfall zugunsten seines Mandanten zutreffend anwenden kann.

Die Kosten einer rechtsvergleichenden Interessenvertretung

Aber auch wenn diese Voraussetzung erfüllt ist, steht der Vertreter des Geschädigten dann typischerweise vor dem weiteren Problem, dass er zu einer interessengerechten

Beratung und Vertretung seines Mandanten von Beginn an überschlägige Vergleichsrechnungen zum Wert der entstandenen Schäden in den verschiedenen evtl. anwendbaren Rechtssystemen benötigt.

Insbesondere bei Personenschäden oder komplexeren Sachschäden ist hier regelmäßig die Unterstützung eines kompetenten ausländischen Kollegen erforderlich. Die insoweit entstehenden Kosten können aber den Sinn eines solchen Vorgehens bei Standardfällen schnell in Frage stellen.

Lösungsmöglichkeiten für einen effizienteren Rechtsschutz

Ein möglicher Ausweg aus diesem Dilemma könnte theoretisch die Schaffung eines einheitlichen Haftungs- und Schadensersatzrechts für alle Verkehrsunfälle innerhalb der Europäischen Union sein. Auch wenn es hierzu verschiedentlich interessante Denkansätze gegeben hat, dürften die Erfolgchancen eines solchen Projekts aber in der Praxis gegen Null gehen.

Zu unterschiedlich sind letztlich die nationalen Systeme, die ihre Wurzeln keineswegs generell nur im Zivilrecht, sondern teilweise auch im Strafrecht haben und die im Bereich der Haftung alle Varianten von streng objektiver Haftung für Kraftfahrzeuge etwa nach skandinavischem Vorbild bis zur traditionellen Verschuldenshaftung etwa in Italien oder Großbritannien haben.

Überdies sind häufig die nationalen Regeln zur Leistung von Schadensersatz durch den Haftpflichtversicherer des für den Unfall verantwortlichen Fahrers bzw. Kfz-Halters nur im Zusammenhang mit der gleichzeitig bestehenden Daseinsvorsorge durch die öffentlichen Systeme der sozialen Sicherung verständlich und zur Absicherung der Unfallopfer im jeweiligen Staat ausreichend. Da auch insoweit eine europaweite Harmonisierung nicht zu erwarten ist, könnte eine Angleichung allein im Bereich des Schadensersatzes nach Haftpflichtgesichtspunkten in manchen Staaten zu schmerzhaften Lücken insbesondere bei der Versorgung verletzter Verkehrsoffer führen, die so nicht hinzunehmen sind.

Als weitere Möglichkeit zur Vereinfachung der Verfahren im Bereich des Schutzes von Verkehrsoffern nach der 4. EU-KH-Richtlinie könnte für dieses spezielle Gebiet auch eine Änderung der kollisionsrechtlichen Vorschriften zur Festlegung des anwendbaren Schadensersatzrechts ins Auge gefasst werden.

Würde man insoweit unabhängig vom Unfallort immer das Entschädigungsrecht des Landes des jeweiligen Unfallopfers für die Behandlung seiner Ersatzansprüche zur Anwendung bringen, würden die Verfahren für die Opfer bzw. deren Rechtsvertreter und für die zur Entscheidung möglicher Streitigkeiten im Land des Opfers berufenen Richter deutlich vereinfacht.

Andererseits wurden die vorstehend geschilderten Probleme, die es jetzt zu lösen gilt, durch die Einführung der 4. EU-KH-Richtlinie und die Geltung spezieller Vorschriften zur Zuständigkeit in Versicherungssachen in der Verordnung 44/2001/EG erst geschaffen.

Insofern fragt sich schon, ob es wirklich geboten ist, für den speziellen Bereich der internationalen Verkehrsunfallereignisse zugunsten der Unfallopfer auch noch

Sonderregelungen hinsichtlich des anwendbaren materiellen Rechts vorzusehen. Was unterscheidet etwa ein Verkehrsunfallgeschehen mit internationaler Beteiligung von einem Arbeitsunfall auf einer Baustelle mit Beteiligten aus verschiedenen Mitgliedsländern, bei dem auch die Opfer entschädigt werden müssen, ohne dass ein Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer für die Schadensfolgen in Anspruch genommen werden kann?

Insofern sind auch unter dem Gesichtspunkt der Einzelfallgerechtigkeit Bedenken gegen eine solche generelle Anwendung des Entschädigungsrechts des jeweiligen Unfallopfers abweichend vom Schadensersatzrecht am Unfallort möglich. Ist es aus wirtschaftlicher Sicht wirklich geboten, dem reisenden Unfallopfer zu ermöglichen, das Kompensationsschema aus seinem Heimatland in jeden beliebigen anderen von ihm besuchten Mitgliedsstaat zu exportieren?

Soweit solche Vorschläge im Rahmen früherer »Europäischer Verkehrsrechtstage« in die Diskussion eingeführt wurden, trafen sie auch auf Widerstand bei den Repräsentanten der Versicherungswirtschaft. Zu unterstellen, dass diese Bedenken nur zur Sicherung der eigenen finanziellen Ressourcen und positiver Geschäftsergebnisse im Bereich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung vorgebracht wurden, würde zu kurz greifen.

Grenzen durch die wirtschaftliche Realität in den EU-Mitgliedsstaaten

Wie bereits erörtert, bedarf es heute keines schwerwiegenden Verschuldens mehr, um für die eventuell umfangreichen Folgen eines Verkehrsunfallereignisses in Anspruch genommen zu werden. Teilweise genügt bereits die bloße Nutzung eines Kraftfahrzeugs im Verkehr, um eine Schadensersatzverpflichtung aus der Betriebsgefahr dieses Fahrzeugs zu begründen. Zwar steht infolge der innerhalb der Europäischen Union generell bestehenden Versicherungspflicht ein potenter Schuldner grundsätzlich zur Verfügung. Gleichzeitig kann aber nicht bestritten werden, dass innerhalb der Gemeinschaft weiterhin der Lebensstandard der Bürger in den einzelnen Mitgliedsstaaten teilweise massive Unterschiede aufweist.

Dass insoweit dann auch die Leistungsfähigkeit der verantwortlichen Versicherer wegen der Höhe der im eigenen Markt erzielbaren Prämien durchaus unterschiedlich ist, versteht sich von selbst. Tatsache ist, dass zwar in den meisten Mitgliedsstaaten der Union der Anteil der Auslandsschäden an der Gesamtzahl der von einem Kfz-Haftpflicht-Versicherer abzudeckenden Schäden mit 2-4 % eher gering ist.

Dieser relativ geringe Anteil kann aber, wenn sich die Unfälle bevorzugt in Ländern mit starker Wirtschaftskraft bzw. großzügigen Kompensationssystemen für die Verkehrsoffer ereignen, schnell einen Anteil am Gesamtkostenaufwand für Verkehrsunfälle erreichen, der mit 15-30 % deutlich überproportional ist.

Dass das insoweit fehlende wirtschaftliche Gleichgewicht bei gemeinsamen Lösungen für internationale Sachverhalte tendenziell zu Problemen führt, zeigt sich nicht zuletzt auch im parallelen System der Grünen Karte, wenn kleinere Büros etwa in ihrem Land große international tätige Transportflotten eingedeckt haben. Wird bei der Prämienbildung durch den zuständigen Versicherer in der Folge der internationale Zuschnitt des Geschäfts und die daraus zu erwartende Häufigkeit von

kostspieligen Schäden in den wirtschaftlich besser gestellten Mitgliedsstaaten negiert, kann das schnell zu einer gefährlichen finanziellen Schieflage bei diesem Versicherer führen. Handelt es sich insoweit um einen größeren Marktteilnehmer bzw. sind sogar mehrere Gesellschaften ähnlich sorglos bei der Tarifierung, kann daraus in der Folge schnell auch ein Problem für das garantierende Grüne-Karte-Büro des jeweiligen Landes bzw. den gesamten dortigen Versicherungsmarkt resultieren.

Das Ein-Prämien-Prinzip der EU-KH-Richtlinie

Insoweit ist auch zu berücksichtigen, dass ein Kfz-Haftpflicht-Versicherer innerhalb der Europäischen Union wegen des seit 1994 bestehenden Gemeinsamen Marktes gemäß Art. 14 der EU-KH-Richtlinie (Richtlinie 2009/103/EG) nur noch Verträge abschließen kann, die auf Basis einer einheitlichen Prämie den jeweils nötigen Versicherungsschutz für das gesamte Gemeinschaftsgebiet abdecken.

Versuche, über vertragliche Absprachen ähnlich der früheren Situation in den ost-europäischen Mitgliedstaaten Einschränkungen vorzusehen und etwa Grüne Karten für grenzüberschreitende Reisen nur gegen ergänzende Prämien auszugeben, sind damit von vornherein in Staaten der Europäischen Union zum Scheitern verurteilt. Dies hat auch der EuGH in seiner Entscheidung in Sachen BTA / Litaksa, C 556/13, nochmals ausdrücklich bekräftigt, ohne eine andere Lösungsmöglichkeit für das Problem aufzuzeigen.

Der Grundsatz des »lex loci delicti«

Insoweit bietet der Grundsatz des »lex loci delicti«, wonach grds. auf Unfallgeschehen das Recht des Unfallortes anzuwenden ist, auch für die Zukunft immer noch die gerechteste Lösung, die zudem auch den wirtschaftlichen Aspekten internationaler Unfallereignisse am ehesten Rechnung tragen kann. Von grundlegender Bedeutung ist insoweit die häufig zitierte Entscheidung des EuGH in Sachen Lazar / Allianz, C-350/14, die insbesondere für den italienischen Markt sowohl auf der Passivseite, als auch auf der Aktivseite durchaus schmerzliche Konsequenzen hatte.

Fazit zu den Regulierungssystemen bei internationalen Verkehrsunfällen

Kommt man insoweit zu der Überzeugung, dass die aktuell gültigen Systeme zur Regulierung der Schäden aus internationalen Verkehrsunfallereignissen, zwar nicht perfekt sind, aber den aktuell bestmöglichen Kompromiss zwischen den Interessen der Geschädigten und dem für alle Mitgliedstaaten der EU wirtschaftlich Machbaren darstellen, ist es Aufgabe, nicht nur für alle Teilnehmer an diesen Systemen, sondern auch für die Mitgliedstaaten selbst, eine faire und zügige Regulierung im Rahmen dieser Systeme zu sichern und diese nach Kräften zu unterstützen.

Ergeben sich deshalb für bestimmte Konstellationen Verwerfungen zu Lasten der Geschädigten eines internationalen Unfallereignisses in der Europäischen Union, ist neben den betroffenen Mitgliedstaaten auch der europäische Gesetzgeber aufgerufen, zu prüfen, ob er nicht im Rahmen seiner Gesetzgebungskompetenz für das Gemeinschaftsrecht Abhilfe schaffen kann.

Tatsächlich stellt sich für den Geschädigten eines internationalen Verkehrsunfalls bzw. seinen Vertreter nicht nur das Problem der richtigen Bezifferung und der vollständigen Durchsetzung einer angemessenen Schadensersatzhöhe.

Das Problem ungewöhnlich kurzer Verjährungsfristen

Zusätzlich können im Einzelfall auch noch formelle Regelungen zur fristgemäßen Anmeldung oder Durchsetzung von Ansprüchen auf Schadensersatz gegen einen ausländischen Versicherer aus dessen anwendbarem Landesrecht zu beachten sein, die deutlich kürzere Fristen vorsehen, als das betroffene Verkehrstopfer bzw. sein Vertreter erwarten. Vertrauen diese auf einen Zeitrahmen zur Geltendmachung ihrer Ansprüche, der in etwa dem bekannten heimischen Zeitrahmen am Wohnort des Opfers entspricht, besteht nicht nur die Gefahr einer unzureichenden oder verspäteten Entschädigung, sondern es droht sogar ein vollständiger Verlust von ansonsten berechtigten Ersatzansprüchen.

Ob insoweit eine Zuständigkeit der Europäischen Union zur Normgebung noch aus der Zuständigkeit für den seit dem 1.7.1994 bestehenden gemeinsamen Versicherungsmarkt abgeleitet werden kann, oder ob hier ein Eingriff in die den Mitgliedstaaten vorbehaltenen materiellen Regeln im Bereich des Deliktsrechts vorliegen würde, scheint nicht eindeutig. Der aktuelle Zustand erscheint aber insbesondere mit Blick auf die in Spanien für die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen gültige überraschend kurze Verjährungsfrist von einem Jahr durchaus problematisch.

Hier könnte eine Vereinheitlichung und Verlängerung der in der Europäischen Union generell zulässigen Verjährungsfristen für Ersatzansprüche aus Verkehrsunfällen bzw. generell für deliktische Ersatzansprüche helfen. Eine bereits mehrfach in Fachkreisen diskutierte, aber bislang noch nicht durchsetzbare Verlängerung der Verjährungsfrist für deliktische und quasi-deliktische Ansprüche innerhalb der Europäischen Union auf einen Zeitraum von mindestens 3 oder 4 Jahren erscheint fair und im Wege der Angleichung der nationalen Rechtssysteme geboten. Da man sich insoweit aber im Schnittpunkt zwischen materiellem Zivilrecht und prozessualen Rechtsnormen bewegt, muss insoweit zunächst die Rechtsetzungsbefugnis der Gemeinschaftsorgane sorgfältig abgeleitet werden.

Ein Versuch sollte dennoch im laufenden Verfahren zur Überarbeitung der EU-KH-Richtlinie (Refit der Richtlinie 2009/103/EG) unternommen werden, weil internationale Verkehrsunfallereignisse, wie schon mehrfach erwähnt, ein Massenphänomen darstellen und hier mangels ausreichender Rechtskenntnis eine ganz massive Benachteiligung schuldlos in einen Verkehrsunfall verwickelter ausländischer Unfallbeteiligter droht.

Das Problem unverhältnismäßig hoher Rechtsverfolgungskosten

Das generelle Problem, dass es dem Opfer eines im Ausland erlittenen Verkehrsunfalls regelmäßig schwerfallen wird, im eigenen Land zu angemessenen Bedingungen und noch akzeptablen Kosten eine wirklich kompetente Beratung zu den nach dem

am Unfallort geltenden ausländischen Recht zu erhebenden Schadensersatzansprüchen zu erhalten, scheint dagegen kaum durch Maßnahmen des Gesetzgebers lösbar. Wenn andererseits die Kostenthematik schon bei der Beauftragung geeigneter Kollegen und in der Folge bei der Entscheidung über die mögliche Einleitung eines Klageverfahrens gegen den haftenden Versicherer eine wichtige Rolle spielt, dürfte es bis auf Weiteres für deutsche Staatsbürger, die sich häufiger im Ausland mit ihrem Kraftfahrzeug bewegen, Sinn machen, auch über eine Verkehrsrechtsschutzversicherung nachzudenken.

Dabei wenden sich deutsche Verkehrsoffer nach einem Unfallereignis im Ausland typischerweise nach der Rückkehr in die Heimat gern an einen ihnen vertrauten Rechtsbeistand und hoffen dabei auf eine Abwicklung der Unfallfolgen ähnlich oder gar entsprechend den Regularien am eigenen Wohnort. Dass unter Umständen aber die Kompensationsvorschriften für die im Ausland erlittenen Verkehrsunfallsschäden am Unfallort für den Geschädigten auch einmal deutlich günstiger sein können als die Festlegungen des deutschen Schadensersatzrechts, wird von den Geschädigten typischerweise nur selten erwogen. Verfügt dann auch noch der vom Geschädigten eingeschaltete Rechtsvertreter, wie in den meisten Fällen, über keine vertieften Kenntnisse des ausländischen Schadensersatzrechts, werden Chancen für eine noch weiterreichende Abgeltung etwa im Bereich von Personenschäden möglicherweise vergeben.

Bereits aus diesen Gründen sollte bei bestehender Rechtsschutzversicherung nach einem Unfallereignis im Ausland jedenfalls bezüglich entstandener Personenschäden regelmäßig rechtliche Unterstützung (auch) durch einen Anwalt am Unfallort gesucht werden, obwohl seit der bereits erwähnten Entscheidung des EuGH in dem Verfahren Odenbreit / FBTO, C-463/06, die Klage auch am eigenen Wohnort unstreitig möglich ist. Denn das am eigenen Wohnort bestehende Recht zur klageweisen Geltendmachung von Ersatzansprüchen gegen den ausländischen Haftpflichtversicherer wiegt die fehlende Kenntnis der am Unfallort geltenden materiellen Schadensersatzrechtsnormen und die Unkenntnis hinsichtlich der im Unfallort üblichen Regulierungsgepflogenheiten häufig nicht auf.

Insoweit treten üblicherweise bei Beauftragung eines ausländischen Rechtsanwalts in der Nähe des Unfallorts auch kaum noch relevante Sprachschwierigkeiten auf, wenn entsprechende Kostendeckung besteht, da die größeren Rechtsschutzversicherer dann nicht nur das Kostenrisiko entscheidend verringern, sondern auch jedenfalls für gängige Reiseländer Listen von geeigneten Rechtsanwältinnen vorhalten, mit denen Verkehrsoffer ohne Weiteres in ihrer eigenen Sprache kommunizieren können. Die zutreffende Beratung zum Umfang der bestehenden Schadensersatzansprüche nach ausländischem Schadensersatzrecht dürfte zumindest in zahlreichen Fällen den Nachteil der größeren räumlichen Entfernung zwischen Mandant und Rechtsvertreter mehr als aufwiegen.

Die Inanspruchnahme der Entschädigungsstelle

Darüber hinaus sollten die Opfer eines Verkehrsunfalls im Ausland und deren Vertreter insbesondere in Fällen einer verzögerten Schadensregulierung intensiver als bisher

über eine Inanspruchnahme der Verkehrsofperhilfe als deutsche Entschädigungsstelle gemäß Art. 24 der EU-KH-Richtlinie nachdenken.

Wendet sich ein Verkehrsofper nach einem Schadensereignis im Ausland an die Verkehrsofperhilfe, weil der ausländische Versicherer der haftenden Partei nicht zeitnah binnen 3 Monaten reagiert, wird die Verkehrsofperhilfe die ausländischen Beteiligten kontaktieren und, falls auch dies nicht zu einer Regulierung bzw. einer begründeten Antwort in der weiteren Frist von 2 Monaten führt, dann die weitere Regulierung des Schadens nach dem am Unfallort geltenden Schadensersatzrecht selbst übernehmen. Auf diese Weise kann ein Geschädigter ohne zusätzliche Kosten in den Genuss einer kompetenten Schadensregulierung durch eine neutrale Instanz im Inland kommen.

Dass diese bei deutlich verzögerter Schadensregulierung naheliegende Möglichkeit in der Praxis häufig von den Betroffenen bzw. ihren Anwälten nicht genutzt wird, mag damit zusammenhängen, dass eine Zuständigkeit der Verkehrsofperhilfe bei bloßer Verzögerung der Regulierung nur in internationalen Fällen besteht. Insofern besteht hier tatsächlich eine Besserstellung für die Opfer eines Verkehrsunfalls im Ausland gegenüber den Geschädigten eines nationalen Unfallereignisses, die sich lediglich bei Verursachung des Unfalls durch ein nicht versichertes Fahrzeug oder einen nicht ermittelbaren Schädiger oder bei vorsätzlicher Schadensverursachung gemäß § 12 PflVG an die Verkehrsofperhilfe wenden können. Diese Besserstellung dürfte aber durch die problematischere Situation nach einem Unfallereignis im Ausland ohne Weiteres gerechtfertigt sein.

Abschließend zeigt gerade dieses Beispiel, dass es jedenfalls erforderlich ist, den aktuellen Stand der rechtlichen Rahmenbedingungen für die Regulierung internationaler Unfallereignisse in regelmäßigen Abständen immer wieder den Rechtsanwendern im Inland nahe zu bringen. Insoweit war die Entscheidung, im Rahmen des 58. Deutschen Verkehrsgerichtstags auch die internationale Problematik einmal wieder aufzugreifen, jedenfalls zu begrüßen. Es bleibt zu hoffen, dass die bereit gestellten Informationen auch zu einem erheblichen praktischen Nutzen für deutsche Unfallopfer führen werden.

Unterschiedliche Regulierungssysteme in Europa – Herausforderungen und Risiken für Geschädigte und Anwälte

Michael Nissen,
Rechtsanwalt, ADAC e. V., München

Mit Umsetzung der 4. Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie (KH-Richtlinie)¹ im Jahr 2003 (ersetzt durch die kodifizierte Fassung sämtlicher KH-Richtlinien in Richtlinie 2009/103/EG²) wurde die außergerichtliche Abwicklung von Auslandsunfällen revolutioniert: Bei einem Verkehrsunfall in einem anderen Mitgliedstaat der EU Geschädigte können sich seitdem bequem an einen Schadenregulierungsbeauftragten in ihrem Wohnsitzstaat wenden, der den Schaden binnen drei Monaten abwickeln soll. Mit der *Odenbreit*-Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH)³ vom Dezember 2007 wurde zudem die Möglichkeit eröffnet, die gegnerische KH-Versicherung auch vor einem Gericht am Wohnort des Geschädigten zu verklagen. Seit der Klarstellung durch das EuGH-Urteil vom 10.10.2013⁴ kann diese Klage auch dem Schadenregulierungsbeauftragten als Vertreter der ausländischen Versicherung zugestellt werden.

Sowohl die 4. KH-Richtlinie bzw. die konsolidierte Fassung von 2009 als auch das *Odenbreit*-Urteil des EuGH waren Meilensteine hinsichtlich der Vereinfachung des Verfahrens der Schadenregulierung. Demnach könnte man sich eigentlich zufrieden zurücklehnen: Es ist doch alles erreicht, oder? Die Praxis, die wir nicht zuletzt durch die Rechtsberatung der ADAC-Mitglieder mitbekommen, zeichnet in einigen Punkten ein anderes Bild.

Im Folgenden werden einige dieser – vor allem – aus Sicht des in Deutschland ansässigen Geschädigten und seines deutschen Anwalts kritischen Punkte skizziert: Als Beispiel dient ein Verkehrsunfall in einem anderen EU-Mitgliedstaat, an dem ein dort

1 Richtlinie 2000/26/EG, Abl. EG L 181, 65 vom 20.7.2000: BGBl. I 2002, 2586.

2 Richtlinie 2009/103/EG, Abl. EU L 263, 11 vom 7.10.2009.

3 EuGH Urteil vom 13. 12. 2007 – Rechtssache C-463/06 FBTO/Jack Odenbreit, DAR 2008, 17.

4 EuGH Urteil vom 10.10.2013 – Rechtssache C-306/12, Vorabentscheidungsersuchen des Landgerichts Saarbrücken (Deutschland) – Spedition Welter GmbH /Avanssur S.A., DAR 2013, 699.

ansässiger und ein deutscher Kraftfahrer beteiligt sind. Verursacher ist der ausländische Autofahrer. Der Anwendungsbereich der KH-Richtlinie 2009/103/EG ist eröffnet.

I. Zentralstelle Unfallprotokolle

Je nach Land und Unfallkonstellation (insbesondere bei Personenschäden) ist eine polizeiliche Unfallaufnahme zwingend erforderlich. Der Zugang zu Unfallprotokollen ist allerdings nicht immer einfach: Bei Personenschäden wird der verletzte Geschädigte sofort ins Krankenhaus verbracht und verfügt daher über gar keine Daten vom Unfallgegner. Der nachträgliche Erhalt der Daten des Unfallgegners bzw. dessen Haftpflichtversicherung gestaltet sich häufig mühsam. Oft bekommt der Geschädigte nur über einen Anwalt vor Ort im Unfallland Akteneinsicht und Aktenkopien. Erst kürzlich weigerte sich eine Südtiroler Polizeibehörde wieder einmal, dem deutschen Anwalt die Daten des Unfallgegners mitzuteilen, die er für die Regulierung eines Sachschadens benötigte. Erst mithilfe eines italienischen Vertrauensanwaltes konnten die Informationen eingeholt werden.

Das alles verzögert die Unfallabwicklung unnötig. Der EU-Gesetzgeber wollte mit der Einführung des Art. 26 Richtlinie 2009/103/EG⁵ genau diesen Verzögerungen entgegenwirken. Diese Bestimmung sieht vor, dass die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um die rechtzeitige Bereitstellung der für die Schadensregulierung notwendigen grundlegenden Daten an die Opfer, ihre Versicherer oder ihre gesetzlichen Vertreter zu erleichtern. Damit sind nicht nur Basisdaten wie Name und Adresse der Unfallbeteiligten, sondern auch die zur Schadensabwicklung relevanten Protokolle gemeint. Sobald eine Versicherung erfährt, dass ein Unfall polizeilich aufgenommen wurde, lehnt sie oftmals – selbst bei Unfällen mit geringfügigen Sachschäden – die Liquidierung ohne Einsicht in die Unfallprotokolle ab.

Für den ausländischen Geschädigten bleibt die Schwierigkeit, jene Behörde oder das Gericht im Ausland ausfindig zu machen, bei der in den Akt Einsicht genommen werden kann. Deshalb wurde die Einführung einer Zentralstelle neben den Auskunftsstellen für die unkomplizierte Beschaffung sämtlicher relevanter Informationen (inkl. der Protokolle) in Art. 26 der KH-Richtlinie aufgenommen⁶. Hier müssen die Mitgliedstaaten – auch Deutschland – ihre Hausaufgaben noch machen.

II. Regulierungskompetenz des Schadenregulierungsbeauftragten

In der Praxis beschwerten sich Anwälte und Geschädigte immer wieder, dass die Auszahlung des Schadenersatzes vom Schadenregulierungsbeauftragten verzögert

5 Eingeführt in Art. 6a Richtlinie 2005/14/EG (5. KH-Richtlinie), Abl. EG L 149, 14 vom 11.6.2005.

6 Vgl. Stellungnahme des ÖAMTC zur Umsetzung der 5. Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie vom 26.3.2007 (GZ. BMF-400201/0001-III/6/2007).

wird mit dem Hinweis, dass die ausländische KH-Versicherung die Einwilligung zur Auszahlung des bereits zugesagten Betrages noch nicht erteilt habe. Das ist für den Geschädigten, der auf das Geld angewiesen ist, extrem unbefriedigend. Hier ist sicherzustellen, dass der Schadenregulierungsbeauftragte die Kompetenz zur Regulierung und zur Auszahlung der zugesagten Beträge hat. Aus dem 37. Erwägungsgrund iVm. Art. 21 Abs. 5 der Richtlinie 2009/103/EG lässt sich eine umfassende Regulierungsautonomie herleiten. Zudem wurde im Gesetzgebungsverfahren zur 4. KH-Richtlinie seinerzeit die Formulierung, nach der der Schadenregulierungsbeauftragte »entsprechend den Anweisungen des Versicherungsunternehmens« zu handeln habe, fallen gelassen⁷.

Der Regulierungsbeauftragte muss also zur selbstständigen, weisungsunabhängigen Regulierung befugt sein: Ziel ist es ja, den Geschädigten – wie beim Grüne Karte-System – in den Genuss einer Unfallabwicklung wie durch einen inländischen Versicherer kommen zu lassen. Dem Regulierungsbeauftragten sollte daher auch ein gesetzlicher Erstattungsanspruch entweder gegenüber der nationalen Entschädigungsstelle im Sinne des Art. 24 KH-Richtlinie 2009/103/EG oder gegenüber dem von ihm vertretenen Versicherer – ähnlich dem, der in den Internal Regulations des Grüne Karte Systems⁸ vorgesehen ist –. Dabei müsste dem vertretenen Versicherer verwehrt sein, sich auf eine unsachgemäße Regulierung zu berufen, wenn er dem Regulierungsbeauftragten nicht binnen angemessener Zeit geantwortet hat.

Nach der EuGH-Rechtsprechung ist der Regulierungsbeauftragte grundsätzlich nicht passivlegitimiert⁹. Da die Richtlinie 2009/103/EG aber nur einen Mindeststandard setzt, ist es jedoch den Mitgliedstaaten unbenommen, darüber hinauszuweisen und den Inhalt der Befugnisse des Regulierungsbeauftragten gesetzlich auszugestalten¹⁰. So wird z.B. in Italien eine Passivlegitimation von Schadenregulierungsbeauftragten italienischer Versicherungen angenommen¹¹. Ob dies für den Geschädigten vorteilhaft ist, sei dahingestellt, zumal z.B. auch in diesem Fall eine eventuelle Zwangsvollstreckung aus dem Urteil nicht gegen den Regulierungsbeauftragten in Italien, sondern gegen die ausländische Versicherung zu betreiben ist¹².

7 Gemeinsamer Standpunkt des Rates (EG) Nr. 24/1999; Abl. EG C 232, 8 vom 13.8.1999.

8 Art. 3, 4 und 5 Council of Bureaux Internal Regulations.

9 EuGH Urteil vom 15.12.2016 – Rechtssache C-558/15, Alberto José Vieira de Azevedo u. a./CED Portugal Unipessoal Lda, Instituto de Seguros de Portugal – Fundo de Garantia Automóvel, IWRZ 2017, 35.

10 MüKoStVR/*Buse*/Kap. 1 Rn. 51.

11 Art. 152 Codice delle Assicurazioni Private; Urteil Corte di Cassazione vom 18.5. 2015 Nr. 10124, DAR 2015, 474.

12 *Buse* DAR 2020, 2 (6), Urteil Corte di Cassazione aaO.

III. Unterschiedliche Regulierungssysteme

Im Rahmen der Geltendmachung und Bezifferung der einzelnen Schadenersatzpositionen steht der deutsche Anwalt in der Beratung und Vertretung des bei einem Auslandsunfall Geschädigten vor mehreren Herausforderungen:

Traditionell für Irritationen und oft auch Unverständnis sorgt bei deutschen Geschädigten, dass andere Rechtsordnungen in Europa – im Vergleich zu Deutschland – für Geschädigte restriktiver und auch manche aus Deutschland bekannte Schadensnachweise oder lieb gewonnene Schadenpositionen im Ausland unbekannt sind. Sofern nicht eine der Ausnahmen greift (z.B. ein Unfall zwischen zwei in Deutschland wohnhaften Personen), findet gem. Art. 4 Abs. 1 Rom II-VO¹³ im Regelfall das materielle Recht des Unfalllandes auf die Schadenregulierung Anwendung. Gerade beim Ersatz von Vermögensschäden sind dort Abstriche gegenüber dem Inlandsstandard eher die Regel.

Zur Verdeutlichung hierzu ein paar Beispiele (Sachschaden an einem privat genutzten Pkw):

Pauschale Nutzungsausfallentschädigung: Diese wird in Dänemark, in den Niederlanden, Österreich, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien und Ungarn nicht ersetzt¹⁴.

Mietwagenkostenersatz: In vielen Ländern gibt es zwar auch einen Mietwagenkostenersatz, zumeist jedoch mit der Einschränkung des berufsbedingten Nachweises. Dies ist z.B. der Fall in Dänemark, Frankreich, Luxemburg, Portugal, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien und Ungarn¹⁵.

Wertminderung: In manchen Ländern ist die Schadenersatzposition der merkantilen Wertminderung unbekannt (z.B. Finnland) oder allenfalls nur gerichtlich durchzusetzen (z.B. Kroatien)¹⁶. In Italien z.B. ist der *deprezzamento commerciale* als solches kein Schaden. Ein Vermögensschaden tritt dort erst dann ein, wenn die Reparatur nicht zur vollständigen Wiederherstellung geführt hat oder bei einer Veräußerung wegen des Vorschadens konkret nur ein geringerer Preis erzielt wurde¹⁷.

Andererseits gibt es aber auch Beispiele, in denen im Ausland großzügiger Ersatz gewährt wird als hierzulande:

13 Verordnung (EG) Nr. 864/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Juli 2007 über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht («Rom II»), Abl. EG L 199 vom 31.7.2007, S. 40, ber. Abl. EG L 310, 52 vom 9.11.2012.

14 Vgl. z.B. die entsprechenden Länderkapitel in MüKoStVR Internationales Straßenverkehrsrecht 2019, und *Neidhart/Nissen* Verkehrsunfälle in Europa, 6. Auflage 2016.

15 Vgl. z.B. die entsprechenden Länderkapitel in MüKoStVR Internationales Straßenverkehrsrecht 2019, und *Neidhart/Nissen* Verkehrsunfälle in Europa, 6. Auflage 2016.

16 MüKoStVR/*Grgić*/Kap. 2 Kroatien Rn. 99.

17 MüKoStVR/*Buse*/Kap. 2 Italien Rn. 158 f.

In Belgien kann der Geschädigte z.B. nach wie vor auch bei fiktiver Abrechnung die Mehrwertsteuer geltend machen und zwar ohne Verpflichtung zur Durchführung der Reparatur¹⁸.

Sowohl nach spanischem als auch nach französischem Recht gibt es im Fall eines **unaufkläraren Verschuldens** eine gegenseitige Erstattung zu 100 %¹⁹. Die »vollständige gegenseitigen Erstattung« folgt in Frankreich daraus, dass nach französischem Recht der auf Erstattung in Anspruch genommene Kfz-Haftpflichtige dem Anspruchsteller nur ein diesem zuzurechnendes – und als bewiesen anzusehendes – (Mit-) Verschulden entgegenhalten kann, anders als im deutschen Recht also insbesondere nicht auch schon die »Betriebsgefahr« des Fahrzeugs des Anspruchstellers²⁰. Hier wurde uns in der Vergangenheit das eine oder andere Regulierungsangebot deutscher Schadenregulierungsbeauftragter vorgelegt, in dem Geschädigte bzw. ihre Anwälte nicht auf diese dem französischen Recht immanente Besonderheit hingewiesen wurden. Erst nach Intervention wurde auf ein »Missverständnis« verwiesen und der Anspruch anerkannt.

Und gerade bei **Personenschäden** werden in manchen Ländern einzelne Positionen beim Schmerzensgeld oder Angehörigenschmerzensgeld (weitaus) höher bewertet als hierzulande (z.B. in Italien oder Spanien)²¹. Die komplizierte Bewertung (und auch Begutachtung) von Personenschäden im Ausland – oftmals nach Schmerzensgeldtabellen wie in Italien, Frankreich oder Spanien – lässt nachvollziehen, dass Schadenregulierungsbeauftragte hierzulande nach der Devise »Blech ja, Blut nein« verfahren und der Geschädigte letztendlich die Regulierung direkt über die gegnerische Versicherung im Unfallland und mithilfe eines mit dem dortigen Recht vertrauten Anwaltes vornehmen muss. Hier muss der deutsche Anwalt nicht zuletzt auch aufgrund seines Haftungsrisikos genau abwägen, ob er die Regulierung selbst vornimmt oder den Geschädigten an einen Kollegen im Unfallland verweist. Das außergerichtliche Regulierungssystem nach Maßgabe der KH-Richtlinie gerät hier in der Praxis an seine Grenzen.

IV. Unterschiedliche Verjährungsfristen

Nicht nur die Schadenpositionen, sondern auch die unterschiedlichen Verfahrensregelungen können eine Tücke darstellen. Nach Art. 15 lit. h) Rom II-VO umfasst das nach der Rom II-VO anzuwendende Sachrecht auch die Vorschriften über die Verjährung – unabhängig davon, ob diese im jeweiligen Landesrecht dem materiellen

18 MüKoStVR/Lentz/Kap. 2 Belgien Rn. 292.

19 Cass. civ. 2 e v. 24. 6. 1987, Bull. civ. 187 II, n° 136.

20 Müller Die volle gegenseitige Schadenserstattung, ähnliche Besonderheiten des französischen Rechts und ihr Verhältnis zur Direktregulierung, DAR 2011, 557.

21 Vgl. z.B. die entsprechenden Länderkapitel in MüKoStVR Internationales Straßenverkehrsrecht 2019, und Neidhart/Nissen Verkehrsunfälle in Europa, 6. Auflage 2016.

Recht oder dem Prozessrecht unterliegen. Nehmen wir als Beispiel die **Verjährungsfristen** für die Geltendmachung des Schadenersatzanspruchs.

Die Verjährung der Schadenersatzansprüche ist in den EU-Mitgliedstaaten uneinheitlich geregelt. Sie reicht von einem Jahr (Spanien) über zwei Jahre (Italien), drei Jahre (Deutschland, Österreich, Finnland, Portugal), fünf Jahre (Belgien, Dänemark, Frankreich (Sachschäden)) bis zu zehn Jahren (Frankreich/Personenschäden)²².

Nicht nur die Verjährungsfristen, sondern auch der Beginn der Verjährung unterliegt unterschiedlichen nationalen Regelungen: In Italien und Spanien ist hierfür beispielsweise der Zeitpunkt des Unfallereignisses oder des Eintritts des Schadens ausschlaggebend. In Deutschland, in den Niederlanden oder Österreich kommt es hingegen auf den Zeitpunkt an, an dem der Geschädigte von der Person des Schädigers und der Umstände, die den Schadenersatzanspruch begründen, Kenntnis erlangt²³.

Gerade in Ländern, deren nationale Gesetzgebung sehr kurze Verjährungsfristen vorsehen (wie z.B. in Spanien²⁴), werden Ansprüche von deutschen Geschädigten immer wieder wegen Verjährung zurückgewiesen.

So konnte z.B. in Spanien in mehreren Fällen beobachtet werden, dass Versicherungen die Beantwortung eines Schreibens, in dem der Geschädigte um Ersatz seines bei einem Unfall in Spanien erlittenen Schadens bat, so lange hinauszögerten, bis die Verjährung eingetreten war. Hinzu kommt, dass die Verjährungsfrist im spanischen Recht im Regelfall nur durch folgende Handlungen unterbrochen werden kann²⁵: Klageerhebung vor dem zuständigen Gericht, Schuldanerkennnis des Gegners in Schriftform oder eine notariell zugestellte Zahlungsaufforderung. Diese formalen Hürden können in der Praxis die betroffenen ausländischen Geschädigten und dessen Anwalt überfordern und zur Folge haben, dass deren Nichteinhaltung zu einer Verjährung der Schadenersatzansprüche führt.

Teilweise ist auch zu vermuten, dass Versicherungen die Antwort an den Geschädigten in Einzelfällen absichtlich so lange hinauszögern, dass eine formal korrekte Unterbrechung der Verjährung nicht mehr fristgerecht erfolgen kann. Geschädigte laufen deshalb Gefahr, ihre Schadenersatzansprüche zu verlieren. Durch Verweis der Versicherungen auf die Verjährung werden Geschädigte u.U. auch abgehalten, die Stichhaltigkeit des Verweises zu prüfen, weitere rechtliche (und durch eine erforderliche Anwaltsbeauftragung kostenintensive) Schritte gegen die Versicherungen zu unternehmen und auf möglicherweise noch bestehende, berechnete Forderungen zu verzichten. Gerade bei Personenschäden kann dies fatal sein: Ohne Entschädigung ist dem Verletzten u.U. der Zugang zu medizinisch dringend notwendigen Rehabilitationsmaßnahmen aus finanziellen Gründen verwehrt.

22 Vgl. z.B. die entsprechenden Länderkapitel in MüKoStVR Internationales Straßenverkehrsrecht 2019, und *Neidhart/Nissen* Verkehrsunfälle in Europa, 6. Aufl. 2016.

23 Vgl. z.B. die entsprechenden Länderkapitel in MüKoStVR Internationales Straßenverkehrsrecht 2019, und *Neidhart/Nissen* Verkehrsunfälle in Europa, 6. Aufl. 2016.

24 Art. 1968 Nr. 2 Código Civil.

25 Art. 1973 Código Civil.

Einer Anwendung der günstigeren Verjährungsvorschriften z.B. nach Maßgabe des Rechts des Wohnsitzstaates des Geschädigten bei grenzüberschreitenden Schadenfällen hat der EuGH erst kürzlich im Urteil vom 31.1.2019²⁶ – auch hier ging es um die kurzen Fristen in Spanien – eine Absage erteilt.

Eine Empfehlung des Europäischen Parlaments mit einem Richtlinienvorschlag an die Kommission aus dem Jahr 2017²⁷ sieht für Straßenverkehrsunfälle mit grenzüberschreitendem Bezug eine mindestens vierjährige Verjährungsfrist vor. Diese begrüßenswerte Empfehlung geht in die richtige Richtung, wurde bislang aber von der EU-Kommission nicht aufgegriffen.

V. Erstattungsfähigkeit außergerichtlicher Rechtsverfolgungskosten

Nehmen wir an, der Unfall hat sich in Frankreich ereignet und wurde erfolgreich außergerichtlich über den deutschen Schadenregulierungsbeauftragten abgewickelt. Der deutsche Anwalt möchte sein Honorar für seine erfolgreichen Bemühungen haben – und wird vom Regulierungsbeauftragten abschlägig beschieden: *Désolé* – Außergerichtliche Anwaltskosten sind in Frankreich nicht erstattungsfähig.

Bei der Schadensposition der außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten sind wir in Deutschland privilegiert.

Das deutsche Schadenersatzrecht erkennt die außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten als Schadensposition an und hat sich diesbezüglich bewährt. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGH) hat der Schädiger dem Geschädigten die Rechtsverfolgungskosten zur Durchsetzung seines Schadenersatzanspruchs zu ersetzen, soweit diese notwendig waren²⁸. Zu dem Begriff der »Rechtsverfolgungskosten« gehören vor allem die Kosten für einen vom Geschädigten beauftragten Rechtsanwalt, und zwar auch bei einer außergerichtlichen Schadensregulierung²⁹.

Von diesen Grundsätzen muss sich der deutsche Geschädigte (und auch der deutsche Anwalt) in den meisten Fällen dann verabschieden, wenn es um die Abwicklung eines im Ausland erlittenen Unfallschadens geht: In zahlreichen Ländern sind die Anwaltskosten des Geschädigten bei außergerichtlicher Schadenregulierung nicht oder allenfalls nur in geringem Umfang zu ersetzen.

26 EuGH Urteil vom 31.1.2019 – Rechtssache C-149/18, Agostinho da Silva Martins/Dekra Claims Services Portugal SA, EuZW 2019, 134.

27 Entwurf einer Entschließung des Europäischen Parlaments mit Empfehlungen mit Empfehlungen an die Kommission zu Verjährungsfristen für Verkehrsunfälle vom 6. März 2017 – 2015/2087(INL), im Internet abrufbar unter: http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2017-0206_DE.html.

28 BGH NJW 1986, 2243; BGHZ 127, 348 (350); BGH NJW 2004, 444 (446).

29 BGHZ 30, 154 (157); BGH NJW 1962, 637; BGHZ 39, 73 (74); BGH ZIP 2002, 1144 (1148).

Die Erstattungsfähigkeit von außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten im Rahmen einer Anerkennung als Schadenersatzanspruch ist seit Jahren ein zentraler Gegenstand der Diskussion in Zusammenhang mit der Optimierung der Abwicklung von Verkehrsunfällen mit Auslandsbezug in der EU³⁰.

In der Tat haben die KH-Richtlinie 2009/103/EG und der EuGH einige Erleichterungen hinsichtlich der Regulierung von Auslandsunfällen geschaffen. Die materiellen Rechtsfragen sind jedoch weiterhin ein »heißes Eisen«, um das seitens des europäischen Gesetzgebers nach wie vor ein Bogen gemacht wird.

Für Geschädigte, die nicht über eine Verkehrsrechtsschutzversicherung verfügen, ist insbesondere das Anwaltskostenrisiko bei der Regulierung eines Verkehrsunfalls von besonderem Interesse, hängt nicht zuletzt hiervon häufig die grundsätzliche Entscheidung über die Anwaltsbeauftragung ab.

Nicht erstattungsfähig ist diese Position – neben dem Beispiel Frankreich – u. a. auch in Belgien, Estland, Finnland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Polen, Portugal, Rumänien und Spanien. Allenfalls eine Kostenbeteiligung bei schwierigen Fällen gibt es in Bulgarien, Dänemark, Griechenland, Kroatien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn³¹.

Kosten der Rechtsverfolgung sind jedoch für eine effiziente Regulierung des Schadens oftmals unvermeidlich. Zu Rechtsfragen, die möglicherweise bei reinen Inlandssachverhalten nicht einfach zu lösen sind, noch die typischen Fragen zum anwendbaren ausländischen Recht hinzu. Nicht zu vergessen im Einzelfall auch die Verständigungsprobleme im fremdsprachigen Ausland bei der Korrespondenz mit Versicherungen, Gerichten oder Gutachtern.

Leider weigert sich auch der Europäische Gesetzgeber bislang, die Erstattungsfähigkeit notwendiger und angemessener Rechtsverfolgungskosten (also der Anwaltsvergütung) EU-weit in den Deckungsumfang der KH-Versicherung einzubeziehen bzw. als generell erstattungsfähige Schadenersatzposition anzuerkennen und vorzuschreiben.

Im Rahmen der Beratungen zur 5. KH-Richtlinie³² hatte zwar das Europäische Parlament seinerzeit vorgeschlagen, alle vom Geschädigten während der Schadensregulierung zu tragenden notwendigen und angemessenen Anwalts- und Gerichtskosten in den Deckungsumfang der KH-Versicherung des Haftpflichtigen aufzunehmen. Die Europäische Kommission nahm daraufhin dieses Thema Mitte 2006 in eine öffentliche Konsultation über Erfahrungen mit der 4. KH-Richtlinie auf.

Der daraus resultierende Bericht der Europäischen Kommission³³ kam allerdings zu dem (aus deutscher Sicht) ernüchternden Ergebnis, dass eine EU-Maßnahme zur Einführung der verbindlichen Einbeziehung der Anwalts- und Gerichtskosten

30 Z.B. Resolution im Rahmen der 3. Europäischen Verkehrsrechtstage 2002 (Trier III), *Backu* VGT 2002, 201; *Kaessmann* DAR 2005, 714 (716).

31 Siehe Übersicht zu den einzelnen nationalen Regelungen in DAR 2013, 568 (570).

32 Richtlinie 2005/14/EG, Abl. EG L 149, 14 vom 11.6.2005.

33 Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über bestimmte Aspekte der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung vom 25.6.2007, KOM (2007) 2007 endgültig.

in den Deckungsumfang der Kfz-Haftpflichtversicherung des Haftpflichtigen keine eindeutigen Vorteile böte. Begründet wurde dies u. a. damit, dass die Mitgliedstaaten in Bezug auf die Erstattung der Anwalts- und Gerichtskosten des Geschädigten unterschiedliche Konzepte verfolgen und durch eine EU-weite Ausdehnung des Deckungsumfangs der KH-Versicherung auf Anwalts- und Gerichtskosten, selbst wenn diese Einbeziehung auf notwendige und vertretbare Kosten beschränkt wäre, sehr wahrscheinlich kein einheitliches System für die gesamte EU geschaffen würde. Bezweifelt wurde in diesem Zusammenhang auch, ob die KH-Richtlinien der geeignete Rahmen für die Behandlung dieser Fragen sind, da dies die Definition des »Schadens« beeinflussen könnte, die traditionell unter das nationale Recht falle.

Die Kommission befürchtete zudem eine Verzerrung etablierter nationaler Systeme zur Regulierung von Kraftfahrzeughaftpflichtansprüchen und einen Anstieg der Gerichtsverfahren, da dies Geschädigte dazu bewegen könnte, vor Gericht zu ziehen, ohne zuvor die Möglichkeiten der außergerichtlichen Schadensregulierung zu prüfen. Im Ergebnis empfahl die EU-Kommission daher nur den Abschluss und die Förderung von freiwilligen Rechtsschutzversicherungen.

Bedauerlicherweise ist auch das Europäische Parlament in seiner Entschließung vom 2.9.2008³⁴ der Argumentation der Kommission gefolgt, insbesondere im Hinblick auf die Gefahr der Erhöhung der Zahl der Gerichtsverfahren, der damit verbundenen Steigerung der Arbeitsbelastung der Justiz sowie im Hinblick auf eine mögliche Destabilisierung des Markts für freiwillige Rechtsschutzversicherungen³⁵.

Der in der Diskussion oft vorgeschlagene obligatorische oder freiwillige Abschluss einer Rechtsschutzversicherung stellt im Ergebnis keine sinnvolle Alternative bzw. Lösung der Problematik dar. Die hierdurch entstehenden Kosten würden gerade bei der Verknüpfung von Rechtsschutz- und Haftpflichtdeckung die Allgemeinheit belasten, da dann die Versicherungsprämien erheblich steigen würden.

Im Rahmen der Vertragsfreiheit muss es darüber hinaus jedem freigestellt sein, eine derartige Versicherung abzuschließen. Dies darf aber nicht dazu führen, dass Geschädigte, die nicht rechtsschutzversichert sind, bei Auslandsunfällen benachteiligt werden und ihre Rechtsverfolgungskosten selbst tragen müssen. Nur die generelle Anerkennung der Anwalts- und sonstigen Rechtsverfolgungskosten als zu erstattender Schaden bei grenzüberschreitenden Unfällen gewährleistet eine einheitliche Handhabung und vermeidet Ungleichbehandlungen.

Last but not least ist auch die Honorarfestsetzung im Ausland äußerst uneinheitlich geregelt, insbesondere liegen ihr nicht immer Gebührenordnungen zugrunde, die eine transparente Einschätzung der anfallenden Kosten gestatten. Während in Frankreich eine grundsätzliche Freiheit bei der Gebührenbemessung besteht (eine

34 Entschließung des Europäischen Parlaments vom 2. September 2008 über bestimmte Aspekte der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung (2007/2258 (INI)), basierend auf dem Entwurf eines Berichts zu bestimmten Aspekten der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung (2007/2258(INI); sog. Mladenov-Bericht), im Internet abrufbar unter: <http://www.europarl.europa.eu/oeil/FindByProcnum.do?lang=en&procnum=INI/2007/2258>.

35 Ziffern 19 bis 21 der Entschließung des Europäischen Parlaments aaO.

solche wird als illegale Tarifabsprache angesehen)³⁶, gibt es z. B. in Spanien nur Mindestgebühren ohne feste Obergrenze³⁷, in den Niederlanden Stundensatzempfehlungen und in Großbritannien Erfolgshonorare³⁸.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich in vielen Ländern die Anwaltsbeauftragung zum Zwecke der Regulierung eines Auslandsunfalls für den Geschädigten zu einem hinsichtlich der Anwaltskosten finanziell riskanten Unternehmen entwickeln kann.

VI. Informationen zu den nationalen Rechtsordnungen

Um den Mandanten optimal beraten und vertreten zu können und sein eigenes Haftungsrisiko zu minimieren, muss der Anwalt zusehen, sich die einschlägigen **Informationen** zu dem jeweiligen Landesrecht zu beschaffen. In Deutschland sind wir in der komfortablen Situation, dass hierfür zumindest einige einschlägige Publikationen zur Verfügung stehen. Diese decken aber auch nur einen Teil der EU-Mitgliedstaaten bzw. Nicht-EU-Staaten ab. Der bereits vom 47. VGT im Jahr 2009 an die EU-Kommission gerichtete Appell, Hilfsmittel zur Ermittlung des ausländischen Schadenersatzrechts (wie Datenbanken und Kompendien) bereitzustellen³⁹, blieb bis heute ungehört. Will man aber die Verfahren beschleunigen und teure und zeitaufwendige Rechtsgutachten – und letztendlich auch die Gefahr von höheren Versicherungsprämien für die Gemeinschaft der Versicherten – vermeiden, wird man um die Bewältigung dieser Herkulesaufgabe nicht herumkommen. Alternativ müsste man über die – ebenfalls bereits in den Empfehlungen des 47. VGT geforderte – Einführung eines einheitlichen Internationalen Deliktrecht innerhalb der EU nachdenken.

Wenn die Intention des europäischen Gesetzgebers in Richtung einer möglichst problemlosen Abwicklung im Wohnsitzland des Geschädigten geht, dann muss hier weitergedacht werden. Verfahrenserleichterungen allein reichen nicht aus. Es muss vielmehr sichergestellt werden, dass allen an der Regulierung Beteiligten, sei es Geschädigten, Anwälten, Gerichten und Versicherungen der Zugang zu Informationen zum anwendbaren materiellen Recht in den jeweiligen Ländern gewährt wird.

VII. Lösung durch REFIT KH-Richtlinie?

Die im Mai 2018 von der EU-Kommission vorgestellte Gesetzesinitiative zur Modifizierung der KH-Richtlinie 2009/103/EG (REFIT)⁴⁰ enthält richtige Ansätze,

36 Bachmeier/*Jankowiak* Regulierung von Auslandsunfällen, 2. Aufl., Kap. Frankreich Rn. 198.

37 *Backu* Dokumentation zum 40. VGT 2002, 201 (207).

38 *Backu* aaO.; *Neidhart* Unfall im Ausland – Westeuropa, S. 110.

39 Empfehlung des Arbeitskreises I »Grenzüberschreitende Unfallregulierung in der EU« des 47. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2009.

40 Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung

wie z.B. die gegenseitige grenzüberschreitende Anerkennung von Schadenverlaufsbestätigungen oder einen besseren Schutz von Geschädigten bei KH-Versicherungsinsolvenzen. Auf die angesprochenen Defizite geht er leider nicht ein. Zu begrüßen ist, dass die Verjährungsproblematik im Rahmen der Änderungen des Europäischen Parlaments vom 13. Februar 2019 eingebracht wurde⁴¹. Der Vorschlag stützt sich auf die bereits oben erwähnte einschlägige Empfehlung des Parlaments von 2017⁴². Vorgeschlagen wird eine EU-weite vierjährige Verjährungsfrist für die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen aus grenzüberschreitenden Unfällen. Der Rat der EU hat diese Thematik im Rahmen seiner Ausrichtung nicht aufgegriffen hat⁴³. Es bleibt dennoch zu hoffen, dass das Thema »Verjährung« bei dem Ende Januar 2020 begonnenen Trialog zwischen Rat der EU, EU-Kommission und Europäischem Parlament auf der Agenda bleiben und in einer für alle Beteiligten tragbaren Lösung münden wird.

17 Jahre nach dem Inkrafttreten der 4. KH-Richtlinie, 13 Jahre nach dem *Odenbreit*-Urteil des EuGH und elf Jahre nach der letztmaligen Diskussion des Themas beim Deutschen Verkehrsgerichtstag gibt es aus Sicht des ADAC nach wie vor Optimierungsbedarf.

der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (COM(2018) 336 final), im Internet abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018PC0336&from=DE>.

41 http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0110_DE.html.

42 Vgl. Fn. 27.

43 Ratsdokument 14645/19 vom 13.12.2019 und Ratsdokument Nr. 5501/20 vom 30.1.2020 mit einer vergleichenden Übersicht der vorgeschlagenen Änderungen von Kommission, Parlament und Rat, im Internet abrufbar unter <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5501-2020-INIT/en/pdf>.

Darmstadt locuta, causa fiktive Abrechnung finita?

**Jens Dötsch,
Rechtsanwalt, Andernach**

Selten hat eine – bis dahin¹ – einzelne landgerichtliche Entscheidung so schnell eine breite Erörterung gefunden wie jene des LG Darmstadt vom 5. September 2018, 23 O 386/17². Die Erklärung hierfür liegt in ihrem Inhalt: Sie tritt einer jahrzehntelangen höchstrichterlichen Rechtsprechung sowie der überwiegenden Literaturauffassung entgegen und will die fiktive Abrechnung – auch – im Schadensersatzrecht abschaffen. Die Überlegungen des BGH in dessen Entscheidung vom 22.02.2018, VII ZR 46/17, nimmt das LG zum Anlass, die Unzulässigkeit der fiktiven Abrechnung auch auf das Deliktrecht zu übertragen, obwohl der VII. Senat ausdrücklich darauf hingewiesen hat, dass seine Rechtsprechung wegen der dort gegebenen Besonderheiten nur für das (Werk-) Vertragsrecht gelte.

Der Beitrag soll kurz die dogmatischen Einwände gegen die fiktive Abrechnung behandeln (A.) und im Weiteren die Frage nach den Folgen der Abschaffung der fiktiven Abrechnung für die Praxis aus anwaltlicher Sicht beleuchten (B.) sowie einen Ausblick auf eine etwaige Entscheidung des BGH zu dieser Frage wagen (C.).

A.

I.

Zunächst ist zu fragen, was der BGH überhaupt unter einer fiktiven Abrechnung versteht. Es gibt unterschiedliche Fallgestaltungen, in denen der BGH das Vorliegen einer fiktiven Abrechnung bejaht oder verneint, obwohl von den Vorinstanzen anders als vom BGH beurteilt³.

1 Im Anschluss auch: LG Oldenburg, Urteil vom 14.06.2019, 1 O 2175/18.

2 Zwischenzeitlich aufgehoben und zur erneuten Verhandlung und Entscheidung zurückverwiesen durch OLG Frankfurt, Beschluss vom 18.06.2019, 22 U 210/18.

3 Vergleiche etwa BGH, Urteil vom 05.02.2013, VI ZR 363/11; BGH, Urteil vom 22.09.2009, VI ZR 312/08; BGH, Urteil vom 3. Dezember 2013, VI ZR 24/13.

Es mag durchaus der Eindruck entstehen, der BGH subsumiere unter den Begriff der fiktiven Abrechnung unterschiedliche Fallgestaltungen. Unter Berücksichtigung von Wellner⁴ ergibt sich folgende Abgrenzung:

Die konkrete Abrechnung umfasst die konkret angefallenen Wiederherstellungskosten (Reparatur oder Ersatzbeschaffung) und wird entweder durch Vorlage einer Rechnung oder im Fall der Eigenreparatur unter Verweis auf die Reparaturkosten netto gemäß Gutachten geltend gemacht.

Bei der fiktiven Abrechnung werden die zur Wiederherstellung (Reparatur oder Ersatzbeschaffung) erforderlichen Kosten mithilfe eines Gutachtens oder Kostenvorschlags geltend gemacht.

Demnach kann auch im Fall der Eigenreparatur konkret abgerechnet werden, also ohne Vorlage einer Rechnung. Der Aufwand für die tatsächliche Reparatur wird lediglich mithilfe des Gutachtens zu den dort ausgewiesenen Reparaturkosten netto beziffert.

Wer nur teilweise repariert oder hinter den Vorgaben des Gutachtens zurückbleibt und die Reparatur, sei es in Eigenleistung oder in einer Werkstatt, abrechnet, wählt die fiktive Abrechnung⁵. Wer unter Verwendung von Gebrauchtteilen kostengünstiger als im Gutachten kalkuliert reparieren lässt, aber den höheren Betrag laut Gutachten geltend macht, rechnet insgesamt und nicht nur teilweise fiktiv ab⁶.

II.

Dem Wortlaut von § 249 Absatz 2 Satz 1 BGB kann nicht eindeutig entnommen werden, ob unter dem »dazu erforderlichen Geldbetrag« der Betrag für eine wirklich durchgeführte oder – auch – jener für eine nur gedachte Schadensbeseitigung zu verstehen ist.⁷ Aus den Materialien zu § 249 BGB lässt sich lediglich entnehmen, dass es dem Geschädigten freistehen solle, die beschädigte Sache zu reparieren oder durch eine neue zu ersetzen. Die Möglichkeit einer fiktiven Abrechnung ergibt sich hieraus nicht zwingend⁸.

Der Gesetzgeber führt jedoch letztmals in der Begründung zum Schuldrechtsmodernisierungsgesetz wortwörtlich aus, dass sich die Rechtsprechung für die zuletzt genannte Betrachtungsweise entschieden habe (seit BGHZ 4, 82) und räumt dem Geschädigten die Möglichkeit einer fiktiven Schadensabrechnung ein⁹. Hätte er dies nicht gewollt, hätte er die Möglichkeit gehabt, in Kenntnis aller Umstände zur fiktiven Abrechnung die Auslegung des Gesetzeswortlautes vorzugeben und die fiktive Abrechnung für unzulässig, da nicht mit dem Wortlaut des Gesetzes in Einklang zu bringen, zu erklären.

4 BGH-Rechtsprechung zum KfZ-Schaden, 4. Auflage, §§ 1 und 2.

5 BGH NJW 2011, 667.

6 BGH NJW 2008, 1941.

7 So auch die Ausführungen des Gesetzgebers zum Schuldrechtsmodernisierungsgesetzes in BT-Drucksache 147752, Seite 13.

8 Huber, DAR 2000, 22; Greger NZV 2000, 2.

9 BT-Drucksache 147752, Seite 13.

Der Gesetzgeber hat auch erkannt, dass diese Form der abstrakten Schadensabrechnung zu einer Überkompensation des Geschädigten führen kann, wenn die von ihm gewählte Art der Schadensbeseitigung nicht Kosten in der geschätzten Größenordnung auslöst. Er führt weiter wörtlich aus, dass der fiktiv abrechnende Geschädigte für seine Mühewaltung einen ungleich höheren Betrag für sich vereinnahmt, als der mit der Reparatur beauftragte Arbeitnehmer netto erhält sowie das Reparaturunternehmen an Gewinn aus diesem Geschäft erzielt¹⁰.

Daher wurde bei der Modernisierung des Schuldrechts zunächst erwogen, im Fall fiktiver Abrechnung neben der Umsatzsteuer auch die öffentlichen Abgaben außer Ansatz zu lassen¹¹. Da dem Gesetzgeber der Begriff der öffentlichen Abgaben jedoch zu unbestimmt war und damit aus dessen Sicht für die Rechtspraxis nicht zu handhaben, wurde hiervon Abstand genommen und lediglich die Umsatzsteuer von der fiktiven Schadensabrechnung ausgenommen, da zum einen jedem geläufig ist, was unter ihr zu verstehen, und sie zum anderen konkret zu beziffern ist.

Daher geht das LG Darmstadt mit der Begründung des Gesetzgebers – entgegen der Entscheidung des OLG Frankfurt¹² – zutreffend davon aus, dass der von ihm eingeschlagene Weg der Unzulässigkeit der fiktiven Abrechnung vom Gesetzgeber durchaus ebenfalls als zulässig angesehen wird.

III.

Gegen die Möglichkeit der fiktiven Abrechnung werden systematische Argumente vorgebracht, die jedoch nicht greifen:

1. Es wird eingewandt, dass die fiktive Abrechnung zwischenzeitlich vom Leitbild des Gesetzgebers in Gestalt der konkreten Schadensberechnung bzw. konkreten Schadensbehebung durch Vorlage einer Rechnung abweicht, weshalb sie zur Vermeidung eines weiteren Abweichens unzulässig sein soll. Nach dem Leitbild des Gesetzgebers kann der Geschädigte, der einen Sachschaden erlitten hat, jedoch frei darüber entscheiden, ob er die Herstellung des ursprünglichen Zustands durch den Schädiger ausführen lässt oder den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangt. Der nach § 249 Absatz 1 BGB gesetzliche Regelfall der Reparatur der Sache durch den Schädiger hat im Unfallrecht keine praktische Bedeutung. Dennoch ist dies kein Grund, die Möglichkeit eines solchen Vorgehens für unzulässig zu erachten. Es steht zur freien Wahl des Geschädigten, für welche der vom Gesetzgeber genannten Möglichkeiten er sich entscheidet. Ein Abweichen vom gesetzlichen Leitbild kann daher kein Argument sein, von der fiktiven Abrechnung abzurücken. Ansonsten müsste man vom Geschädigten auch verlangen, die Sache zur Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands zunächst dem Schädiger zur Verfügung zu stellen.

2. Auch der Verweis auf § 249 Abs. 2 Satz 2 BGB ist nicht geeignet, die Abschaffung der fiktiven Abrechnung zu begründen. Vorgebracht wird, dass der Gesetzgeber

10 Ebenda.

11 Ebenda.

12 Hinweisbeschluss vom 18.06.2019, 22 U 210/18.

mit der Verneinung der Möglichkeit der fiktiven Abrechnung der Umsatzsteuer die fiktive Abrechnung wieder dem gesetzlichen Leitbild der konkreten Abrechnung näher bringen wollte. Hieraus auf eine Unzulässigkeit der fiktiven Abrechnung aufgrund des Willens des Gesetzgebers zu schließen, verbietet sich jedoch. Zutreffend ist allein, dass der Gesetzgeber – auch zur Schonung des Schädigers in Gestalt der Versicherungswirtschaft – die Erstattungsfähigkeit der Umsatzsteuer im Fall der fiktiven Abrechnung – im Gegensatz zum früheren Recht – verneint hat. Er hätte jedoch ebenso gut, auch zur Annäherung an die konkrete Abrechnung, bestimmen können, dass die Umsatzsteuer dennoch vom Schädiger zu erstatten ist, nicht jedoch – wie zuvor – an den Geschädigten, sondern an den Staat, da die Umsatzsteuer auch nur dort verbleiben soll.

3. Die Befürworter der Abschaffung der fiktiven Abrechnung sehen, dass es zu Gerechtigkeitslücken kommen kann, wenn der Geschädigte überhaupt nicht reparieren lässt und es auch gar nicht vorhat, sondern sein Fahrzeug unrepariert weiter nutzt. Dies soll aber nicht dazu führen, dass der Schädiger gänzlich leistungsfrei wird. Daher wird vorgeschlagen, anstelle der Reparaturkosten netto nur ein Wertsumenteninteresse zu ersetzen. Zur Bestimmung desselben soll der bilanzmäßige Wert des Fahrzeugs vor und nach dem Unfall ermittelt und der auf diese Weise ermittelte Differenzbetrag als Minderwert erstattet werden.

Bei dieser Vorgehensweise wird meines Erachtens übersehen, dass demjenigen, dem die Beschädigung seines Fahrzeugs völlig gleichgültig ist und er deshalb auch nicht repariert, bei der gebotenen subjektiven Schadensbetrachtung überhaupt kein Schaden entsteht, es demnach auch keine Gerechtigkeitslücke gibt, und zwar bereits jetzt. Wer in der Veränderung des Zustands seines Fahrzeugs keinen Schaden sieht, muss auch nicht entschädigt werden.

Zudem ist auch der Ersatz des Minderwertes letzten Endes eine fiktive Abrechnung – da der Verkauf und der hierdurch eintretenden Minderwert ja gar nicht sicher sind –, nur eben mit anderen Zahlen, nämlich nicht mit den konkreten Reparaturkosten netto, sondern mit der Differenz zwischen dem Wert vor und nach dem Unfall.

Nach der derzeitigen Rechtslage sind jedoch die Reparaturkosten netto und die Reparaturkosten brutto zwei Seiten einer Medaille, nämlich jener des konkreten – subjektiven – Schadens. Wer jedoch die fiktive Abrechnung auf Grundlage der Reparaturkosten netto für unzulässig erklärt und an deren Stelle im Vergleich zu den Reparaturkosten brutto einen wie auch immer zu bestimmenden – bilanzmäßigen – Minderwert des Fahrzeugs vor und nach dem Unfall bestimmt, löst die Bestimmung dieses Wertes vom konkreten Schaden. Die Reparaturkosten netto entsprechen dann nicht mehr spiegelbildlich den Reparaturkosten brutto. Dann wird derjenige, der konkret unter Vorlage einer Rechnung beziffert, gänzlich anders behandelt als derjenige, der – fiktiv – unter Bezifferung des Minderwertes vorgeht.

Colorandi causa:

- Wer sich gegen die fiktive Abrechnung ausspricht mit dem Argument, dass sich hierdurch eine Vielzahl von Streitigkeiten über die Höhe der erforderlichen

Reparaturkosten vermeiden ließe, erhält die gleichen Prozesse, nur mit anderem Zahlenwerk. Wie der Minderwert letzten Endes zu bestimmen sein soll, wäre näher auszuführen, dürfte jedoch mit mindestens ebenso großen Schwierigkeiten behaftet sein wie die jetzige Bestimmung der erforderlichen Reparaturkosten. Dies gilt insbesondere unter Berücksichtigung einer ähnlich gelagerten Fallgestaltung: der Abrechnung der verbleibenden Wertminderung trotz fach- und sachgerecht durchgeführter Reparatur. Zur Bestimmung derselben gibt es mehrere von der Rechtsprechung gebilligte Berechnungsmethoden¹³, die teilweise zu völlig anderen Ergebnissen mit Differenzen von mehreren hundert Euro führen, sodass mit der Ersetzung der Reparaturkosten netto durch den Minderwert keine höhere Rechtssicherheit erreicht würde, zumal die Bestimmung des Minderwertes nicht einfach und kostengünstig mit einem Kostenvoranschlag, sondern nur mithilfe eines Gutachtens ermittelt werden könnte – was insbesondere in Fällen der Mithaftung, in denen die anteiligen Sachverständigenkosten beim Geschädigten verbleiben, zu vermeidbaren Kosten beim Unfallbeteiligten führt –.

Zudem: Wie soll der Geschädigte die Höhe des Minderwertes auch nur im Ansatz ex ante erkennen können und was, wenn der Minderwert unter der Erstattungsschwelle des Bagatellschadens von derzeit rund 700,00 € für die Sachverständigenkosten bliebe? Wäre der Betrag zu reduzieren oder wären die Gutachterkosten nicht erstattungsfähig?

- Im Übrigen wäre insoweit zu berücksichtigen, dass sich die Ermittlung des bilanzmäßigen Minderwertes insbesondere bei älteren Fahrzeugen mit Vorschäden und mit vergleichsweise kleinem Neuschaden schwierig gestalten wird. Dass auch in einem solchen Fall ein Schaden eingetreten ist, sehen auch die Befürworter der Abschaffung der fiktiven Abrechnung mit Erstattung der Netto-Reparaturkosten. Wird jedoch die Höhe der Bezifferung des Minderwertes umso schwieriger, je älter das Fahrzeug und je geringer der Neuschaden ist, da gegebenenfalls für die betroffenen Verkehrskreise überhaupt kein – wertmäßiger – Unterschied besteht zwischen dem Wert des Fahrzeugs vor und nach dem Unfall im Fall des hypothetischen Verkaufs, weil es auf die eine Beule mehr oder weniger für den potenziellen Käufer unter Umständen nicht ankommt, so tendierte der bilanzmäßige Minderwert je nach Alter und Umfang des Neuschadens gegen Null. Der Geschädigte erhielte unter Umständen keinerlei Zahlung, jedoch die vollen Reparaturkosten brutto, entschiede er sich für die konkrete Abrechnung. Dies stellte nicht nur einen Wertungswiderspruch dar, sondern würde auch zu einer Ungleichbehandlung aller Eigentümer alter und vorgeschädigter Fahrzeuge führen, die es mit der Zubilligung der fiktiven Reparaturkosten netto nicht gibt, da im jetzigen System bei Vorschäden eine Anrechnung neu für alt und damit ein Vorteilsausgleich vorgenommen werden kann.

13 Z.B. Hamburger Modell, Bremer Modell, Methode Ruhkopf-Sahm, Marktrelevanz- und Faktorenmethode, BVSK-Modell, Methode Halbgewachs.

Des Weiteren müsste auch bei kleinen Schäden ein Sachverständiger beauftragt werden, dessen Kosten unter Umständen die Wertdifferenz erreichen oder überschreiten. Selbst der Schädiger kann hieran kein Interesse haben, da die heutige – kostengünstigere – Möglichkeit der fiktiven Abrechnung auf Grundlage eines Kostenvoranschlags entfielen.

Hätte der Gesetzgeber die Möglichkeit einer fiktiven Abrechnung überhaupt nicht gesehen oder sie nicht gewollt, so führte dies – wie dargelegt – zu unbilligen Ergebnissen. Ein solcher Wille kann dem Gesetzgeber nicht unterstellt werden. Die teleologische Auslegung spricht daher gegen das Argument, der Gesetzgeber habe die fiktive Abrechnung nicht gewollt.

4. Soweit gegen die fiktive Abrechnung eingewandt wird, dass diese systemwidrig sei, da auch Heilbehandlungskosten nicht fiktiv abgerechnet werden können, verfehlt dieses Argument nicht. Die fiktive Abrechnung von Heilbehandlungskosten ist bereits deshalb nicht möglich, weil beim vom Gesetzgeber bedachten Regelfall des gesetzlich versicherten Geschädigten der Anspruch auf Erstattung der Heilbehandlungskosten bereits im Zeitpunkt des Unfalls auf den Sozialversicherungsträger übergeht, § 116 Absatz 1 SGB X. Der Geschädigte ist also wegen der Heilbehandlungskosten, gleich ob er fiktiv oder konkret abrechnen wollte, ohnehin nicht mehr anspruchsberechtigt.

Zudem unterscheidet der Gesetzgeber in der Begründung zum Schuldrechtsmodernisierungsgesetz auch zutreffend zwischen der – zulässigen – Möglichkeit einer fiktiven Abrechnung bei den reinen Sachschäden und verwehrt diese jedoch dem Geschädigten bei den Sachfolgeschäden wie beispielsweise auch den Sachverständigenkosten oder jenen des Abschleppens, wenn diese tatsächlich nicht angefallen sind.

5. Wenn gegen die fiktive Abrechnung – auch vom LG Darmstadt – ohne Evaluation eingewandt wird, dass sie ein Einfallstor für Betrugereien darstelle, weshalb sie für unzulässig erklärt werden sollte, so werden mit der Abschaffung derselben die Tore an dieser Stelle vielleicht geschlossen, es werden sich jedoch neue öffnen. Wer mit derartiger krimineller Energie vorgeht, dass er seinen Lebensunterhalt oder zumindest gewichtige Teile davon mit »Autobumsen« erwirtschaftet, der wird auch Werkstätten finden, die gegen Entgelt trotz durchgeführter Billigreparatur teure Rechnungen schreiben, und existierten diese Rechnungen ebenso nur auf dem Papier wie vielleicht auch die Werkstatt selbst. Der Betrüger erfindet dann nicht nur einen Schaden, sondern auch gleich in einem die Werkstatt. Dies hätte nur zur Folge, dass die Aufwendungen für Betrugereien um 19 % stiegen, da die Umsatzsteuer tatsächlich nicht angefallen ist, aber zu erstatten wäre.

Zudem eröffnete sich eine neue Möglichkeit des Betruges – und hier sollte man den Einfallsreichtum solcher Kreise nicht unterschätzen: Nach der Gesetzesbegründung ist die Umsatzsteuer bereits angefallen und damit erstattungsfähig, wenn und soweit sie der Geschädigte zur Wiederherstellung aus seinem Vermögen aufgewendet oder er sich hierzu verpflichtet hat¹⁴. Für die Erstattungsfähigkeit der Umsatzsteuer

14 BT-Drucksache 14/7752, Seite 23.

genügt es demnach, wenn ein Auftrag zur konkreten Reparatur erteilt ist. Daher genügt zur Durchsetzung der Umsatzsteuer, wenn ein unterzeichneter Auftrag inklusive dort ausgewiesener Umsatzsteuer vorgelegt und um Erstattung des Gesamtbetrages brutto gebeten wird. Ob der Auftrag auch ausgeführt wird, steht auf einem ganz anderen Blatt. Eine solche Werkstatt, die einen Auftrag bestätigt, wird der Betrüger noch einfacher finden. Dann müsste der Schädiger auch – mit Aufwand – prüfen, ob es tatsächlich auch zur Ausführung des Auftrages gekommen ist.

Wird hingegen anstelle der Reparaturkosten netto der Minderwert erstattet, verlagert sich der Betrug nur auf anderes Zahlenwerk. Das bereits mehrfach vorgeschädigte und in Eigenleistung zusammengeschaubte Fahrzeug wird immer mit einem höheren Wiederbeschaffungswert bewertet werden als tatsächlich gegeben.

Das Schadensersatzrecht sollte bleiben was es ist, und nicht mit weiteren Erwägungen überfrachtet werden, die mit anderen Mittel ebenfalls erreicht werden können, sei es die Bekämpfung der Schwarzarbeit oder die Minderung von Betrügereien. Für beides sind Zoll und/oder Staatsanwaltschaft zuständig.

Ein Erschleichen einer günstigen Rechtslage ist immer ein Problem, nicht nur im Schadensersatzrecht. Auch die 130 %-Rechtsprechung schafft Betrugsanreize¹⁵. Um diesen Betrugsanreizen zu begegnen, muss man diese Möglichkeit der Abrechnung aber nicht als unzulässig einordnen; es genügt eine restriktive Handhabung – Erstattung nur bei vollständiger fachgerechter Reparatur nach den Vorgaben des Gutachtens und Weiternutzung für mindestens sechs Monate¹⁶ – und eingehende Kontrolle¹⁷.

Wollte man die Abschaffung der fiktiven Abrechnung auf das Argument der Vermeidung von Betrugsanreizen stützen, könnte man auch die Kaskoversicherung verbieten. Auch sie schafft Betrugsanreize für die Vortäuschung einer Entwendung, um Versicherungsleistungen zu erhalten. Deshalb muss man sie aber nicht verbieten. Es genügt, wie bei der fiktiven Abrechnung, eine umfassende Kontrolle durch das Gericht, ob im Einzelfall ein betrügerisches Vorgehen tatsächlich gegeben ist oder nicht.

Auch wurden die Regelungen des BGB bzw. die Fortentwicklung derselben zur fiktiven Abrechnung durch die Rechtsprechung unter Berücksichtigung des Leitbildes eines redlichen Geschädigten erstellt, anders kann ein Zivilgesetzgeber nicht vorgehen. Es besteht dann aber kein Grund, dem redlichen Geschädigten diese Art der Schadensbeseitigung zu versagen. Vielmehr ist es Sache der mit der Regulierung von Unfallschäden beteiligten Kreise, insbesondere der Versicherer, Betrüger anzuzeigen oder den Anspruch genau zu prüfen, was beispielsweise mithilfe der HIS-Datei bereits gelingt.

15 Weshalb sie teilweise als unzulässig eingeordnet wird: Grunsky, JZ 1997, 825 (827); Schiemann NZV 1996, 1 (5).

16 BGH, Urteil vom 15.02.2005, VI ZR 70/04; Urteil vom 09.06.2009, VI ZR 110/08; Urteil vom 15.11.2011, VI ZR 30/11.

17 Aufschlag versagt, weil Kleinteile wie Zierleiste und Kniestück fehlten: BGH, Urteil vom 02.06.2015, VI ZR 387/14.

6. Soweit gegen die freie Verwendung des Ersatzbetrages eingewandt wird, der BGH habe bis heute über die Begründung, dass der Geschädigte in der Verwendung der Schadensersatzleistung frei sei, hinaus keinerlei Begründung für dieses Ergebnis geliefert, so wird teilweise übersehen, dass nach der Differenzhypothese eine Betrachtung des Vermögens vor und nach dem Unfall vorzunehmen ist. Damit ist das Vermögen des Geschädigten nach Ansicht des BGH in Höhe des Netto-Reparaturkostenbetrages geschmälert und dieser Schaden wird ausgeglichen, wenn dem Geschädigten der gleichlautende Geldbetrag, also die erforderlichen Reparaturkosten, wieder zufließt, gleich wozu der Betrag verwandt wird¹⁸. Abzustellen ist insoweit auf eine reine Betrachtung der Vermögensmassen vor und nach dem Unfall. Nach Zahlung sind beide ausgeglichen, gleich wofür die Ersatzzahlung verwandt wird.

Bei der »Schelte« der Rechtsprechung des VI. Zivilsenats wird auch häufig übersehen, dass sich auch der für Versicherungsrecht zuständige IV. Zivilsenat dieser Rechtsprechung bei fiktiver Abrechnung angeschlossen hat¹⁹.

7. Der Werkvertragssenat des BGH hat die fiktive Abrechnung auch nicht aus Gründen der Systematik aufgegeben, sondern weil er festgestellt hat, dass es – aus seiner Sicht – allein im Baurecht zu signifikanten Auswüchsen dergestalt gekommen ist, dass die Kosten der fiktiven Schadensbehebung teilweise völlig außer Verhältnis zur tatsächlichen Beeinträchtigung standen²⁰.

Solche Auswüchse sind im Fall eines beschädigten Fahrzeugs jedoch nicht vorzustellen, da der Minderwert des Fahrzeugs, wenn auch nicht centgenau, so doch zumindest annähernd mit den fiktiven Reparaturkosten des beschädigten Fahrzeugs zu bemessen sein wird. Jedenfalls besteht kein grobes Missverhältnis, wie es für den Werkvertragssenat vorlag.

8. Zwar ist den Befürwortern der Abschaffung der fiktiven Abrechnung zuzugeben, dass sich die Möglichkeit der fiktiven Abrechnung nicht wortwörtlich aus dem Gesetz ergibt²¹ und das Leitbild des Gesetzgebers die konkrete Abrechnung sein mag. Er hat das Vorhandensein der fiktiven Abrechnung jedoch gesehen und auch deren Praxisrelevanz, sich dennoch zum einen dagegen entschieden, die fiktive Abrechnung von Gesetzes wegen zu untersagen, und zum anderen hat er die weitere Ausgestaltung zu den Einzelheiten der fiktiven Abrechnung der Rechtsprechung überlassen. Er hat sich hier also ganz bewusst und ausdrücklich in gesetzgeberischer Zurückhaltung geübt. Wenn die Rechtsprechung dann nur in Ausnahmefällen und nur bei einem

18 BGH, Urteil vom 19.02.2013, VI ZR 220/12.

19 BGH, Urteil vom 11.11.2015, IV ZR 426/14.

20 Ebenso für das Kaufrecht, insbesondere wenn die fiktiven Mangelbeseitigungskosten den Sachwert des Gebäudes erreichen oder übersteigen: OLG Frankfurt, Urteil vom 21.01.2019, 29 U 183/17.

21 Das Gesetz spricht aber von der Wiederherstellung des »Zustands« und nicht von der Reparatur, was gegen die enge Auslegung des Gesetzes und für die grundsätzliche Zulässigkeit der fiktiven Abrechnung spricht, weshalb auch das durch die Sache gewährleistete Nutzungs- und Funktionsinteresse zu erstatten ist (BGHZ 115, 364 (368)).

groben Missverhältnis über den Einzelfall hinaus die fiktive Abrechnung für unzulässig erachtet, ist dies zu respektieren und nicht auszuweiten.

Eine unterschiedliche Behandlung von an sich gleichen Sachverhalten in Abhängigkeit zur Art der Nutzung des beschädigten Gegenstandes ist der höchstrichterlichen Rechtsprechung auch nicht fremd. Auch der 5. Zivilsenat behandelt den Ersatzanspruch eines Grundstückseigentümers anders als jenen eines KfZ-Eigentümers. Letzterem steht auch für den Fall der Veräußerung des Fahrzeugs vor der Reparatur dennoch ein Anspruch auf Erstattung der Reparaturkosten netto zu²².

9. Auch die Behauptung, mit der Möglichkeit der fiktiven Abrechnung verdiene der Geschädigte am Schaden, kann nicht ohne Evaluation Bestand haben. Natürlich erhält der Geschädigte die Preise einer Werkstatt netto und damit auch deren Gewinnanteil, ohne gleichzeitig auch deren Kosten abführen zu müssen. Das er deshalb am Schaden verdient, ist damit aber keinesfalls belegt: Gerade die Fälle der konkreten Abrechnung mit vorheriger Einholung eines Gutachtens zeigen, dass die tatsächlichen Reparaturkosten – sei es aufgrund einer während der Reparatur festgestellten Schadensausweitung oder nur aufgrund anderer Preise – in den meisten Fällen höher liegen als zuvor vom Sachverständigen geschätzt (selbstverständlich bereinigt um die Umsatzsteuer). Ohne Evaluation mag daher auch die gegenteilige Behauptung, allein der Schädiger verdiene im Fall der fiktiven Abrechnung (auch weil er die Umsatzsteuer spart), zutreffen.

B.

Im Weiteren ist zu klären, welche Folgen mit der Abschaffung der fiktiven Abrechnung aus anwaltlicher Sicht einhergingen.

I.

Die Abschaffung der Möglichkeit der fiktiven Abrechnung führt vielleicht zu dogmatisch saubereren Ergebnissen, kann aber allenfalls für den Fall der vollständigen Haftung eines der Unfallbeteiligten zu besser begründeten Ergebnissen führen. Dies ändert sich jedoch spätestens dann, wenn einen der Beteiligten ein überwiegendes Mitverschulden trifft und – gegebenenfalls zusätzlich – finanzielle Leistungsunfähigkeit hinzukommt. Dann führt die Versagung der fiktiven Abrechnung zu völlig unbilligen Ergebnissen:

Man stelle sich vor, einen der Unfallbeteiligten trafe eine weit überwiegende Haftung, beispielsweise in Höhe von 75 %, sodass beim anderen Unfallbeteiligten nur die Haftung aus der Betriebsgefahr bliebe, und das Fahrzeug des überwiegend Haftenden wäre aufgrund des Unfalls nicht mehr fahrbereit. Unterstellte man weiter, dass der überwiegend eintrittspflichtige Unfallverursacher weder über ausreichende finanzielle Mittel zur Reparatur des bei ihm verbleibenden Schadens noch über eine Vollkaskoversicherung verfügte – gegebenenfalls schlimmer noch: Das Fahrzeug wäre noch teilweise finanziert –, so müsste er, um überhaupt nur einen Cent als

22 BGH, Urteil vom 02.10.1981, V ZR 147/80; BGH, Urteil vom 05.03.1993, V ZR 87/91.

Erstattungsleistung zu erhalten, insgesamt reparieren lassen, obwohl nicht liquide. In einem solchen Fall bliebe er auf 75 % der Reparaturkosten, und auch noch brutto, sitzen.

Rechnet er jedoch fiktiv ab, erhält er wenigstens 25 % der Reparaturkosten netto, ein Betrag, der ihn in den meisten Fällen zumindest in die Lage versetzen wird, einen Teil der Reparatur – unter Umständen zumindest die Wiederherstellung der Fahrfähigkeit – durchzuführen, ohne sich weiter zu verschulden.

Auch das bilanzmäßige Wertsummeninteresse anstelle der Abrechnung nach den fiktiven Reparaturkosten netto hilft in einem solchen Fall nicht weiter: Es kann – wie dargelegt – ohne Sachverständigengutachten nicht ermittelt werden. So bliebe der Geschädigte auch auf 75 % der Sachverständigenkosten sitzen, da er nicht kostengünstig mit einem Kostenvorschlag die voraussichtlichen Reparaturkosten netto beziffern kann.

II.

Die Versagung der Möglichkeit der fiktiven Abrechnung hätte zu weitreichende Konsequenzen und würde große Rechtsunsicherheit schaffen. Wer die fiktive Abrechnung der Reparaturkosten netto abschaffen will, schafft gleichzeitig die ebenfalls fiktiven, da ohne weitere Nachweise erstattungsfähigen Schadenspositionen Auslagenpausche, Nutzungsausfallentschädigung und Wertminderung – wenn nicht tatsächlich repariert verkauft wird – ab, denn alle diese Positionen werden geschätzt bzw. ohne Vorlage konkreter Belege erstattet.

Die Abschaffung der fiktiven Abrechnung würde auch auf die konkrete Abrechnung durchschlagen. Die Abrechnung auf Grundlage von 130 % ist im Gesetz ebenfalls nicht geregelt, sondern richterrechtlich im Wege der Rechtsfortbildung entwickelt worden. Aus Gründen der Dogmatik müsste dann auch sie abgeschafft werden, da die erforderlichen Reparaturkosten nicht den Wiederbeschaffungswert übersteigen sollen.

Dieses Beispiel zeigt, dass auch bei anderen Schadenskonstellationen – und nicht nur bei der fiktiven Abrechnung – die Besonderheiten des Verkehrsunfallrechts beachtet werden.

III.

Wenn man auf den Willen des Gesetzgebers abstellt, wonach die fiktive Abrechnung nicht abgeschafft werden sollte, und weiter berücksichtigt, dass rund 40 % der Schäden fiktiv abgerechnet werden, so sollte sowohl der Wille des Gesetzgebers als auch jener der beteiligten Kreise – Geschädigter und Schädiger – nicht hinter dogmatischen Gesichtspunkten zurücktreten. Eine solche Notwendigkeit wäre nur dann gegeben, wenn entweder die fiktive Abrechnung jeglicher dogmatischen Herleitung entbehrte, was nicht der Fall ist, oder aber dann, wenn die mit ihr einhergehenden Nachteile nachweislich schwerer wiegen würden als deren Vorteile. Hierzu liegen – im Gegensatz zum (Werk-) Vertragsrecht – keine gesicherten Kenntnisse vor.

Berücksichtigt man weiter, dass Versicherer seit Jahrzehnten in ihren AKB zur Kaskoversicherung ebenfalls die Möglichkeit einer fiktiven Abrechnung vereinbaren oder zumindest – soweit nicht vereinbart – dulden, so muss unterstellt werden, dass ein solcher Wille zur Möglichkeit der fiktiven Abrechnung auch im Fall eines gesetzlichen Schuldverhältnisses gegeben ist. Dann gibt es aber keinen Grund, den Willen der Parteien eines gesetzlichen Schuldverhältnisses hinter systematischen Argumenten zurücktreten zu lassen.

Gäbe es tatsächlich bei der fiktiven Abrechnung höhere Ausgaben für Betrugsfälle als Einsparpotenzial im Fall zur konkreten Abrechnung, da dann 19 % Umsatzsteuer zusätzlich zu erstatten wären, hätten die Versicherer längst die Möglichkeit der fiktiven Abrechnung in ihren Kasko-AKB versagt.

IV.

Der Gesetzgeber sollte sich nicht nur systematischen Gründen verpflichtet fühlen. Es gibt zahlreiche Normen, die dogmatisch angreifbar sind, beispielsweise den Tatbestand der Verkehrsunfallflucht, wo derjenige bereits bestraft wird, der sich nicht als Täter zu erkennen gibt, ein einmaliger Umstand im Strafrecht. Dennoch gibt es trotz systematischer Schwierigkeiten vernünftige Gründe für das Beibehalten der Norm. Gleiches gilt auch für die fiktive Abrechnung.

V.

Die fiktive Abrechnung hat über die Rechtsprechung bereits eine ausreichende – wenn auch indirekte, da erst bei einem Folgeschaden relevante – Einschränkung erfahren. Den Geschädigten trifft die Darlegungs- und Beweislast, dass und in welchem Umfang die von ihm geltend gemachten Schäden aus einem Unfall stammen. Bei Vorschäden im erneut beschädigten Bereich und bestrittener unfallbedingter Kausalität des geltend gemachten Schadens muss der Geschädigte im Einzelnen ausschließen, dass Schäden gleicher Art und gleichen Umfangs noch vorhanden waren, weshalb er substantiiert zur Art der Vorschäden und deren – behaupteter – Reparatur vortragen muss. Kann er dies nicht oder unterlässt er die Darlegung, so geht dies im Streitfall zu seinen Lasten²³. Eine etwaige Klage wäre un schlüssig²⁴. Sind nicht sämtliche Schäden, die das Fahrzeug aufweist, auf das Unfallereignis zurückzuführen und macht der Geschädigte zu den nicht kompatiblen Schäden keine Angaben, so kann er regelmäßig auch für diejenigen Schäden, die sich dem Unfallereignis als kompatibel zuordnen lassen, keinen Ersatz beanspruchen²⁵. Lässt sich das Vorhandensein

23 BGH, Urteil vom 13.12.1977, VI ZR 206/75; LG Koblenz, Beschluss vom 12.04.2018, 10 O 37/18; OLG Köln, Beschluss vom 27. 12.2018, 16 U 118/18; LG Köln, Urteil vom 16. 03.2018, 4 O 111/16; OLG Hamm, Beschluss vom 23.03.2018, 9 U 12/18; LG Passau, Urteil vom 23.02.2018, 1 O 690/17; OLG Hamm, Urteil vom 10.05.2016, 9 U 79/15; OLG Düsseldorf, Beschluss vom 11. 07.2017, 1 U 47/17; OLG Koblenz, (Hinweis-) Beschluss vom 26.3.2009, 10 U 1163/08.

24 OLG Hamm, Urteil vom 04.12.2018, 9 U 113/17.

25 AG Sinzig, Urteil vom 30.11.2016, 10 C 738/15; OLG Köln, VersR 1999, 865.

eines Vorschadens feststellen, ohne dass der Geschädigte Art, Ursache, Umfang und etwaige Behebung dieses Schadens darlegt, ist nämlich nicht auszuschließen, dass auch die kompatiblen Schäden vom früheren Ereignis verursacht wurden²⁶. In einem solchen Fall kann daher auch nicht gemäß § 287 Abs. 1 ZPO ein Mindestschaden geschätzt werden, denn vorerwähnte Norm mag die Darlegungs- und Beweislast hinsichtlich des Umfangs und der Höhe des Schadens erleichtern, was aber keineswegs zu einem Verzicht auf die Darlegung der für die Ausübung des Ermessens bzw. die Schätzung erforderlichen Anknüpfungstatsachen führt. Diese sind vielmehr vom Anspruchsteller darzulegen und zu beweisen²⁷. Im Rahmen der haftungsausfüllenden Kausalität muss mit überwiegender Wahrscheinlichkeit im Sinne von § 287 ZPO festgestellt werden, dass die vom Geschädigten behaupteten Schäden in ihrer Gesamtheit oder zumindest ein abgrenzbarer Teil hiervon bei dem Unfall entstanden sind. Lässt sich dies nicht feststellen, ist ein Schadensersatzanspruch zu verneinen²⁸. Diese Darlegungslast trifft den Geschädigten selbst dann, wenn die Vorschäden nicht während seiner Besitzzeit, sondern beim Vorbesitzer eingetreten sind²⁹, wobei zu Art und Umfang Reparatur Beweis zu erheben ist³⁰.

VI.

Bei allem Unmut über eventuelle Auswüchse im Einzelfall und trotz etwaiger systematischer Bedenken sollte ein funktionierendes System nicht abgeschafft, sondern nur verbessert werden.

Aus anwaltlicher Sicht kann man über folgende Punkte zur Verbesserung der fiktiven Abrechnung nachdenken:

1. Entgegen der bisherigen Praxis kann mit Teilen der Rechtsprechung³¹ die Frage erörtert werden, ob als Voraussetzung für eine Verweisung auf einen gleichwertig, jedoch günstiger arbeitenden Betrieb die Vorlage eines konkreten Angebotes zu fordern ist, das der Geschädigte nur noch annehmen muss, um hierdurch das Prozessaufkommen zu reduzieren – ob das gelingt oder nur zu einer Verschiebung auf die Frage, ob tatsächlich repariert werden kann, sei dahingestellt –.

Die Erforderlichkeit eines solchen Angebotes hat der BGH bislang nicht gesehen. In allen Entscheidungen zur Zulässigkeit einer Verweisung auf einen anderen

26 LG Hamburg, Urteil vom 02.06.2015, 323 O 179/13.

27 BGH, Urteil vom 23.11.2006, IX ZR 21/03.

28 OLG Hamm, Urteil vom 15.10.2013, I-9 U 53/13; LG Koblenz, Hinweisbeschluss vom 12.04.2018, 10 O 37/18 sowie vom 06.03.2019, 10 O 252/28.

29 LG Koblenz, Urteil vom 29.04.2019, 10 O 304/18.

30 BGH, Beschluss vom 15.10.2019, VI ZR 377/18.

31 LG Koblenz, Beschluss vom 19.12.2019, 10 S 23/19; LG Berlin, Beschl. v. 16.01.2013, 43 S 136/12; AG Berlin-Mitte, Urteil vom 25.09.2014, 108 C 3118/14; AG Neu-Ulm, Urteil vom 09.10.2014, 3 C 991/14; AG München, Urteil vom 20.08.2013, 343 C 1379/13; AG Wuppertal, Urteil vom 08.11.2010, 34 C 492/09; LG Rostock, Urteil vom 03.06.2009, 1 S 22/09; AG Gelsenkirchen-Buer, Urteil vom 22.01.2010, 5 C 521/09; AG Frankfurt am Main, Urteil vom 30.07.2010, 32 C 290/10.

Reparaturbetrieb lag kein konkretes Angebot vor. Dennoch wurde die Verweisung – selbstverständlich unter Beachtung der aufgestellten Voraussetzungen – als grundsätzlich möglich angesehen.

Auch bei der Verweisung auf einen günstigeren Mietwagen wurde kein konkretes Angebot gefordert, es genügte die bloße Möglichkeit einer günstigeren Anmietung³².

Für die Notwendigkeit eines Angebotes könnte sich aber ein Vergleich zur Restwertproblematik anbieten. Zwar geht es dort dogmatisch um die Frage der Schadensminderungsobliegenheit aus § 254 BGB, sodass insoweit den Schädiger die Darlegungs- und Beweislast trifft, weshalb er ein konkretes Angebot vorzulegen hat. Demgegenüber geht es bei der Schadenshöhe und der Möglichkeit der Verweisung um die Höhe der erforderlichen Reparaturkosten, die zur Beweislast des Geschädigten steht. Diejenigen, die die Vorlage eines konkreten Angebotes verlangen, argumentieren, dass es fraglich sei, dass tatsächlich die Reparatur insgesamt günstiger ausgeführt werden kann (und nicht nur einzelne Reparaturpositionen), im Gegensatz zu einem Angebot, an welches der Betrieb gebunden wäre. Zudem sei mit der abstrakten Verweisung nicht gesagt, dass der Betrieb auch tatsächlich die Kapazität hat, die Reparatur ausführen zu können³³.

Von den Befürwortern wird aber übersehen, dass der Schädiger keinen Anspruch darauf hat, dass ihm ein Dritter ein konkretes Angebot zum Zwecke der Vorlage ausstellt. Es wird vom Schädiger dann unter Umständen – wenn er keinen Betrieb findet – etwas unmögliches verlangt, sodass die Vorlage eines Angebotes bereits wegen allgemeiner Erwägungen keine Voraussetzung für eine Verweisung sein kann.

Zudem genügt es, wenn der Schädiger die Höhe der erforderlichen Reparaturkosten substantiiert bestreitet. Dies kann nicht ausschließlich mit einem Kostenvorschlag geschehen, sondern auch mit den üblichen Prüfberichten.

Die Diskussion hierzu mag jedoch zu einem anderen Ergebnis führen.

2. Es kann auch erörtert werden, welche Anforderungen an die Definition der Gleichwertigkeit gestellt werden. Es genügt wohl nicht, auf Zertifizierungen, beispielsweise gemäß DIN-ISO 9001 (Qualitätsmanagement), abzustellen, die nichts über die Qualifikation im Blick auf die Ausführung der Reparatur besagen.

Sieht man sich die Zertifizierungsvoraussetzungen für einen ZKF-Fachbetrieb oder einen Eurogarant-Fachbetrieb an, so stellt man fest, dass auch mit deren Zertifizierungsmerkmalen nicht per se eine Gleichwertigkeit der Reparatur im Vergleich zu einer markengebundenen Fachwerkstatt belegt werden kann.

3. Auch die Berücksichtigung von (Großkunden-) Rabatten³⁴ wird in der Instanzrechtsprechung bei fiktiver Abrechnung oft unzutreffend behandelt, sei es, weil man

32 BGH, Urteil vom 26.04.2016, 563/15; BGH, Urteil vom 12.02.2019, VI ZR 141/18.

33 Das AG Leipzig, Urteil vom 31.03.2016, 164 C 352/13 führt daher aus: »... eine gerichtsbekannte Tatsache darstellt, dass sämtliche Versicherungen im Falle einer fiktiven Schadenabrechnung auf... verweisen. Es liegt jedoch auf der Hand, dass ... nicht das gesamte Unfallgeschehen im Raum Leipzig reparieren kann.«.

34 Für die Berücksichtigung im Fall der konkreten Abrechnung: BGH, Urteil vom 18.10.2011, VI ZR 17/11.

fälschlicherweise davon ausgeht, dass diese im Fall fiktiver Abrechnung nicht zu berücksichtigen seien oder sei es, weil man den entsprechenden Vortrag des Schädigers zur Gewährung eines solchen Rabattes zu Unrecht als einen solchen in 's Blaue hinein wertet. Auch bei fiktiver Abrechnung sind solche Rabatte jedoch zu berücksichtigen und der Schädiger genügt seiner Darlegungslast, wenn er solche substantiiert vorträgt³⁵. Um ein Verdienen des Geschädigten am Schaden zu vermeiden, dürfen die Anforderungen an den Vortrag zur Gewährung von Rabatten nicht überspannt werden. Es genügt, wenn solche Rabatte im geschäftlichen Verkehr üblich sind. Der Schädiger darf Tatsachen behaupten, die er nach der Lage der Dinge für wahrscheinlich hält. Bloße Zweifel des Gerichts an der Richtigkeit des Vortrags dürfen nicht dazu führen, dass das Gericht einen Ausforschungsbeweis annimmt. Vielmehr muss der Geschädigte zu den Einzelheiten im Zuge der ihn treffenden sekundären Darlegungs- und Beweislast vortragen³⁶.

4. Wenn die Verweisung erst im Prozess erfolgt, so muss der Geschädigte entweder für erledigt erklären oder die Klage unter Verwahrung gegen die Kostenlast zurücknehmen können, um sich der Kostenlast zu entziehen³⁷. Denn weder trifft ihn insoweit die Darlegungs- und Beweislast noch hat er es in der Hand, ob – und erst recht nicht wann – auf einen Verweisungsbetrieb Bezug genommen wird.

5. Selbst wenn der Verweisungsbetrieb nachweislich ausreichend qualifiziert ist, so sollte er dennoch nicht in – gegebenenfalls auch absoluter – wirtschaftlicher Abhängigkeit zum Schädiger, dem Versicherer, stehen.

Entgegen der Entscheidung des BGH³⁸ sollte nicht auf Betriebe verwiesen werden können, die in starker wirtschaftlicher Abhängigkeit des Schädigers stehen, beispielsweise die HUK-Partnerwerkstätten, die auch offen mit der wirtschaftlichen Verbundenheit werben. Der Verweis auf eine solche Werkstatt kann nicht zumutbar sein. Dies liefe letzten Endes darauf hinaus, dass der Geschädigte dem Schädiger sein Fahrzeug zum Zwecke der Reparatur zur Verfügung stellen muss, auch wenn er nicht will.

6. Es besteht bereits jetzt die Gefahr, dass Teile der Kosten des Geschädigten bei ihm mangels Erstattungsfähigkeit verbleiben; dies muss vermieden werden. Nach der ständigen Rechtsprechung des BGH darf der Geschädigte den ihm entstandenen Schaden mithilfe eines Sachverständigengutachtens auf der Grundlage der Preise einer markengebundenen Fachwerkstatt beziffern, und zwar unabhängig vom Alter des Fahrzeugs und dessen Reparatur und/oder Wartung in einer solchen Werkstatt. Wenn der Geschädigte unter dieser Prämisse seinen Anwalt unter Beifügung des Gutachtens beauftragt, den ihm entstandenen Schaden beim Schädiger geltend zu machen, so sind die Rechtsverfolgungskosten vom Mandanten aus diesem Auftragswert zu

35 BGH, Urteil vom 29.10.2019, VI ZR 45/19.

36 BGH, Urteil vom 17.3.1987, VI ZR 282/85; BGHZ 100, 190, 195 f; BGHZ 163, 209, 214.

37 Für die Möglichkeit einer Erledigungserklärung: AG Mannheim, Urteil vom 30.08.2013, 9 C 107/13; AG Flensburg, Urteil vom 08.01.2013, 62 C 131/12. Für die Möglichkeit der Klagerücknahme ohne Kostenlast: Wussow/Zoll, Unfallhaftpflichtrecht, 16. Aufl., Kap. 41 Rn. 38.

38 BGH, Urteil vom 28.4.2015, VI ZR 267/14.

erstatten und nicht aus dem Erledigungswert, also dem Zahlbetrag des Schädigers. Der Geschädigte hat eine zunächst begründete Forderung geltend gemacht. Er hat es auch nicht in der Hand, ob es einen Verweisungsbetrieb in seiner Region gibt, sodass es unbillig ist, die vom Schädiger zu erstattenden Rechtsverfolgungskosten lediglich aus dem Erledigungsbetrag, der niedriger liegen kann – also aus den Reparaturkosten netto gemäß Kostenaufstellung des Verweisungsbetriebes –, zu berechnen. Dies liefe letzten Endes darauf hinaus, dass der Geschädigte, ohne dass er eine unberechtigte Forderung bei Auftragserteilung geltend gemacht hätte, auf den Kosten seines Anwaltes zum Teil sitzen bliebe.

Gleiches gilt für Teile der Kosten des Sachverständigen. Auch dieser berechnet die Kosten seiner Tätigkeit in Relation zur Schadenshöhe. Wird die Schadenshöhe nachträglich aufgrund der Verweisung auf einen anderen Betrieb jedoch reduziert, ändert dies an der Berechtigung der ursprünglich geltend gemachten Sachverständigenkosten im Auftragsverhältnis jedoch nichts.

Ähnliches gilt für den Fall eines wirtschaftlichen Totalschadens, den der Geschädigte mithilfe seines Gutachtens beziffert, und zwar mit der Rechtsprechung des BGH allein unter Berücksichtigung örtlicher Restwertangebote³⁹. Dem Schädiger bleibt es unbenommen, seiner Abrechnung einen höheren Restwert zugrunde zu legen, wenn dieser ohne Weiteres zu erzielen ist und der Geschädigte nicht bereits verkauft hat⁴⁰. Wenn auch in diesem Fall die Gebühren nur aus dem Erledigungswert, also dem Zahlbetrag des Versicherers, zu erstatten sein sollen⁴¹, besteht im Verhältnis zum Auftragswert gegenüber dem Rechtsanwalt ein Delta, für welches der Geschädigte aufzukommen hat.

C.

Ausblick: Der für das Schadensrecht zuständige VI. Senat des BGH hatte bereits mehrfach⁴², letztmals mit der Entscheidung vom 29.10.2019, VI ZR 45/19, die Möglichkeit, in Kenntnis sowohl der Entscheidung des Werkvertragssenats als auch der Rechtsprechung des LG Darmstadt sowie des OLG Schleswig⁴³ diesen Auffassungen zu folgen oder eine grundsätzliche Änderung seiner Rechtsprechung zumindest zu erkennen zu geben. Er hat jedoch entschieden, dass bei der fiktiven Abrechnung eines Kraftfahrzeugschadens ein Anspruch auch auf Erstattung von Beilackierungskosten besteht, wenn es überwiegend wahrscheinlich ist, dass die Lackierung ohne die Beilackierung nicht fachgerecht gelingt. Damit hat der Senat die fiktive Abrechnung faktisch bestätigt und weiterentwickelt.

39 BGH, Urteil vom 21.01.1992, VI ZR 142/91; BGH, Urteil vom 27.09.2016, Az.: VI ZR 673/15.

40 BGH, Urteil vom 1.6.2010, VI ZR 316/09.

41 BGH, Urteil vom 18.7.2017, VI ZR 465/16; BGH, Urteil vom 5.12.2017, VI ZR 24/17.

42 Keine fiktive Abrechnung ohne Zustimmung des Leasinggebers, aber fiktive Abrechnung grundsätzlich zulässig: BGH Urteil vom 20.01.2019, VI ZR 481/17; BGH Urteil vom 17. September 2019, VI ZR 396/18.

43 Urteil vom 17.11.2016, 7 U 20/16.

Das ist sowohl konsequent als auch richtig: Solange der Gesetzgeber die fiktive Abrechnung nicht untersagt oder mit dem Gesetz für unvereinbar erklärt, ist sie zulässig. Eine Änderung wurde vom Gesetzgeber bereits bei der Modernisierung des Schuldrechts erwogen, jedoch verworfen. Für die bislang erreichte Rechtssicherheit – die mit Sicherheit mit weiterer Ausdifferenzierung noch verbessert werden kann – hätte dies kaum abschätzbar Folgen gehabt. Aus diesem Grund wurde eine umfassendere Reform des Schadensersatzrechtes zurückgestellt, zumal sie – wie dargelegt – auch Auswirkungen auf die konkrete Abrechnung hätte. Daher sollten sich Regelungen durch die Rechtsprechung auf Ausnahmefälle und nur bei offensichtlichen sowie gravierenden Fehlentwicklungen – wie der Entscheidung des VII. Senats zugrunde liegenden – beschränken.

Die ausdifferenzierte Rechtsprechung des BGH ist entgegen den Anwürfen unter anderem mithilfe einer teleologischen Auslegung von § 249 BGB schlüssig zu begründen. Soweit ihr vorgeworfen wird, nicht einfach zu sein, mag dies zutreffen; das muss sie aber auch nicht. Sie soll für den Einzelfall einen Ausgleich zwischen Wirtschaftlichkeitsgebot, Dispositionsfreiheit und Bereicherungsverbot erreichen, was in den meisten Fällen auch gelingt. Mit der Annahme der Unzulässigkeit der fiktiven Abrechnung im Unfallrecht wäre ihr aber ein wichtiges Instrument hierzu genommen.

Abschied vom fiktiven Schadensersatz?

Prof. Dr. Gottfried Schiemann,
Universitätsprofessor a.D., Dornstetten

I. Eine neue Ausgangslage?

1. Werkvertragsrecht oder Allgemeines Schadensrecht?

Die Entscheidung des VII. Zivilsenates des BGH vom 22.2.2018¹ zur Ablehnung eines Schadensersatzes nach den fiktiven Mängelbeseitigungskosten im Werkvertragsrecht hat alle am Allgemeinen Schadensrecht Interessierten in Aufregung versetzt.² Allerdings hat der Senat selbst diese grundlegende Änderung auf »Besonderheiten des Werkvertragsrechts« zurückgeführt³ und hierdurch nicht nur Anfragen bei anderen Senaten, sondern auch die Anrufung des Großen Senates vermeiden wollen. Jedenfalls für den Ausschluss des Delikts- und Unfallersatzrechts von dieser Änderung sind der »salvatorischen Klausel« des Senates bereits viele gefolgt⁴, nicht zuletzt mindestens inzident der VI. Zivilsenat⁵, der die fiktive Schadensberechnung vor Jahrzehnten begründet⁶ und seitdem in st. Rspr. mit geradezu überwältigend vielen Entscheidungen an ihr festgehalten hat.⁷

Die vom VII. Senat vorgenommene Abgrenzung scheint zunächst nicht allzu schwer, weil § 281 Abs. 4 BGB bei vertraglichen und verwandten Ansprüchen auf Schadensersatz statt der Leistung die Naturalrestitution ausschließt, jedenfalls wenn man »Herstellung« im Wortsinn und nach §§ 249 ff. BGB mit ihrer Zweispurigkeit von Restitution und Kompensation auch in ihrer systematischen Stellung im

1 VII ZR 46/17, BGHZ 218, 1 = JZ 2018, 671 m. Anm. U. Picker; vgl. dazu u.a. Voit, NJW 2018, 2166 ff.

2 Vgl. statt aller Greger, MDR 2019, R 5 f.; Engel, DAR 2019, 176 f.; Freyemann, ZfS 2019, 4 ff.; Wessel, DAR 2020, 6 ff.

3 BGH, 22.2.2018, VII ZR 46/17 Rn. 70, BGHZ 218, 1, 21.

4 Engel, DAR 2019, 177; Schwenker, NJW 2019, 428; Pletter, NZV 2019, 93; Wessel, DAR 2019, 182, 185.

5 BGH, 25.9.2018, VI ZR 65/18, NJW 2019, 852, mit vielen Belegen zur Rechtsprechung Rn. 6 a. E.

6 BGH, 23.3.1976, VI ZR 41/74, BGHZ 66, 239.

7 Vgl. die Nachw. bei MüKoBGB/Oetker, 8. Aufl. 2019, Fn. 1535 zu § 249 Rn. 367.

Gegensatz zu einem reinen Wertersatz sieht.⁸ Und die Berechtigung zur Schadensberechnung nach fiktiven Kosten im Allgemeinen Schadensrecht wird ja gerade aus dem Recht des Geschädigten zur Naturalrestitution hergeleitet. Zweifel an dieser einfachen Begründung muss jedoch bereits die Tatsache wecken, dass der VII. Senat bis zu seiner jetzigen Entscheidung die Berechnung des Schadensersatzes nach fiktiven Kosten als nahezu selbstverständliche Folge der Allgemeinheit der Schadensersatzregeln nach §§ 249 ff. BGB vorgenommen hatte.⁹

2. Zwei Arten der Dispositionsfreiheit

Zu vertiefen ist die Frage, was die Änderung der Rechtsprechung des VII. Zivilsenates für das Allgemeine Schadensrecht bedeutet, durch den Blick auf die »Dispositionsfreiheit« des Geschädigten: Nach der neuen Rechtsprechung des VII. Senates bleibt es dabei, dass auch im Werkvertragsrecht der geschädigte Besteller die Freiheit dazu hat, selbst verschiedene Wege zu wählen, um sich vom Unternehmer schadlos stellen zu lassen¹⁰: Es bleibt ihm die Entscheidung, ob er den Mangel auf Kosten des Unternehmers als Nachbesserung beseitigen lässt oder Ersatz für den geringeren Wert der Vertragsleistung verlangt. Auch das Recht zur Selbstvornahme der Nachbesserung mit dem Anspruch auf Vorschuss und konkreter Erstattung nach § 637 BGB kann er u.U. nutzen. Sich zwischen diesen Alternativen zu entscheiden, steht zur Disposition des Bestellers. Nur wenn er sich für den Schadensersatz in Geld entscheidet, bedeutet dies nach der Rechtsprechung des VII. Senates, dass der Besteller genau die Rechtsfolge gewählt hat, die auch das Allgemeine Schadensrecht als »Normalweg« vorsieht: entweder Kostenersatz für die wirkliche »Herstellung« oder Wertersatz. Der Senat fügt hinzu: Die mangelhafte Leistung eines Unternehmers sei keine »Beschädigung der Sache«. Dann wäre der Anwendungsbereich des § 249 Abs. 1 S. 1 BGB von vornherein gar nicht eröffnet.¹¹ Allerdings ist die Freiheit des Bestellers in der Wahl des Weges zum Ausgleich seines Nachteils offenbar nicht identisch mit dem, was

8 Zur Möglichkeit der »Naturalrestitution in Geld« trotz § 281 Abs. 4 BGB genauer Mohr, JZ 2019, 917, 920.

9 BGH, 6.11.1986, VII ZR 97/85, BGHZ 99, 81; BGH, 10.4.2003, VII ZR 251/02, BauR 2003, 1211; BGH, 10.3.2005, VII ZR 321/03, BauR 2005, 1014; BGH, 28.6.2007, VII ZR 8/06, BauR 2007, 1567; weitere Nachw. BGHZ 218, 1 Rn. 30.

10 BGHZ 218, 1 Rn. 45 ff. (S. 14 ff.).

11 BGH, 22.7.2010, VII ZR 176/09, NJW 2010, 3085 Rn. 12. Das Fehlen der Sachbeschädigung bei »reiner« Leistungsstörung wird zutreffend gesehen von Riehm, Der Grundsatz der Naturalerfüllung, 2015, S. 399, der sich aber mit einer teleologischen Erwägung für die Ersatzfähigkeit von Deckungsgeschäften nach § 249 Abs. 2 S. 1 BGB (analog) darüber hinwegsetzt. Dem ist jedoch nicht zu folgen, weil § 249 Abs. 2 S. 1 BGB bloße Hilfsnorm zur Verwirklichung des »Herstellungsprinzips« nach § 249 Abs. 1 BGB ist. Liegen die tatbestandlichen Voraussetzungen der Hilfs- und (systematisch gesehen) Ausnahmenvorschrift nicht vor, bleibt es bei der Hauptregel, die aber hier gerade durch § 281 Abs. 4 BGB ausgeschlossen wird. Wessel, DAR 2019, 182 f., geht hingegen von einer Sachbeschädigung gerade bei Werkleistungen aus.

der VI. Zivilsenat und die h.M. im Unfall- und allgemeinen Schadensrecht¹² unter der Dispositionsfreiheit verstehen. Daher kann man der Frage kaum ausweichen, ob künftig die Dispositionsfreiheit ein doppeltes Gesicht hat: im Werkvertragsrecht und vielleicht allgemein im Recht der Leistungsstörungen nach der Rechtsprechung des VII. Zivilsenates das eine, im Verkehrsunfallrecht nach der Rechtsprechung des VI. Zivilsenates aber ein ganz anderes.

II. Vom Schutz des Geschädigten zur abstrakten Schadensberechnung.

1. Gesetzeswortlaut und fiktive Schadensberechnung

Die Dispositionsfreiheit des Verletzten über den zur Herstellung eines schadensfreien Zustandes erforderlichen Geldbetrag, die das Unfallschadensrecht prägt, ergibt sich freilich nicht umstandslos aus dem Gesetz.¹³ Die vom historischen Gesetzgeber beabsichtigte Freiheit auch des bei einem Unfall Geschädigten, sich unter den verschiedenen Alternativen, die das Gesetz dem Betroffenen lässt, die für ihn passende auszuwählen, impliziert keineswegs die volle Verwendungsfreiheit über einen bloß geschätzten Betrag. Die freie Verfügung über einen Geldbetrag, der nach dem Gesetz bezahlt werden muss, um einen bestimmten Zweck – die Restitution – zu erreichen, könnte vielmehr geradezu als widersprüchlich erscheinen. Eine solche Freiheit ist also durchaus mit Recht im Gesetz nicht ausdrücklich vorgesehen. Zwar knüpft § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB den Ersatz nicht an die »aufgewendeten«, sondern an die »erforderlichen« Kosten¹⁴; sie lässt für die Anspruchsbegründung somit eine Betrachtung ex ante zu. Aber »statt der Herstellung« hat nun einmal nicht die Bedeutung von »ohne die Herstellung«, und das Wort »dazu«, also: Zum Zwecke der Herstellung, zeigt deutlich eine Abhängigkeit von den Kosten einer wirklichen Naturalrestitution.

2. Begründung der Rechtsprechung für den Ersatz nach fiktiven Kosten

Über diese Hindernisse für eine Abrechnung nach fiktiven Kosten hat sich die Rechtsprechung bekanntlich hinweggesetzt. Aber wie entwickelt der VI. Zivilsenat den Obersatz, aus dem sich die uneingeschränkte Freiheit des Geschädigten zur

12 Charakteristisch Freymann, ZfS 2019, 4, 6, unter Hinweis auf Steffen, NZV 1991, 1, 2: Dispositionsfreiheit als Ausdruck der »Emanzipation des Geschädigten aus der Abhängigkeit des Schädigers.« Daher gehe es den Schädiger nichts an, wie der Geschädigte seinen Bedarf tatsächlich decke. – Überblick bei Palandt/Grüneberg, 79. Aufl. 2020, Rn. 14 ff.; MüKoBGB/Oetker, 8. Aufl. 2019, § 249 Rn. 367 ff., beide mit zahlreichen Nachw.

13 Anders OLG Frankfurt a. M. in seinem Hinweisbeschluss vom 18.6.2019, 22 U 210/18 juris, zur Berufung gegen das Urteil des LG Darmstadt, 24.10.2018, 23 O 356/17, ZfS 2019, 24: Die Grundlage der fiktiven Abrechnung sei »gesetzlich festgeschrieben«, eine Abweichung vom (so verstandenen) Grundsatz der Dispositionsfreiheit »eine Form der Rechtsfortbildung contra legem«, aufgenommen im Urteil des OLG Frankfurt a.M., 8.11.2019, 22 U 16/19, NJW 2020, 482 Rn. 20. In der Literatur im selben Sinne zuletzt Sieger, ZfS 2020, 4 ff.

14 Eine solche Änderung des Wortlauts hatte in Vorbereitung des 2. Schadensrechtsänderungsgesetzes Greger, NZV 2000, 1, vorgeschlagen.

Verwendung der geschätzten Reparaturkosten ergibt? Wie schon der Gesetzgeber begründet er die Ersetzungsbefugnis mit dem Interesse des Geschädigten, die Schadensbeseitigung nicht dem Schädiger anvertrauen zu müssen. Dazu stellt der Senat dann aber¹⁵ fest, die »Zielgerichtetheit der Ersetzungsbefugnis« werde »weitergeführt und modifiziert durch den Grundsatz der Dispositionsfreiheit des Geschädigten bezüglich des Einsatzes der vom Schädiger geschuldeten Finanzmittel«. Dies bezeichnet der Senat sogleich als Freiheit in der Verwendung der Mittel. Warum eigentlich das unbezweifelbare Interesse des Geschädigten, sich nicht dem Schädiger anvertrauen zu müssen, weitergeführt und modifiziert werden muss zu der vollen Freiheit in der Verwendung des geschätzten Restitutionsbetrages, wird nirgends begründet.

In der Entscheidung vom 22.3.1976 (VI ZR 41/74)¹⁶ hat der VI. Zivilsenat den Anspruch auf den Betrag der geschätzten Reparaturkosten erstmals ganz von der wirklichen Herstellung durch Reparatur oder Ersatzbeschaffung getrennt. Der Senat verwies dazu auf eine wenige Jahre zuvor ergangene eigene Entscheidung¹⁷, in der allerdings nur über die Höhe wirklich in Rechnung gestellter Reparaturkosten zu befinden war. Zur Begründung für die volle Entschädigung bei relativ hohen Kosten hatte der Senat das Anvertrauensargument aus den Protokollen über die Beratungen der zweiten Kommission für das BGB¹⁸ herangezogen und deshalb den Sinn der Ersetzungsbefugnis darin erkannt, den Geschädigten davon zu befreien, »die Schadensbeseitigung dem Schädiger anvertrauen oder überhaupt eine Instandsetzung veranlassen zu müssen.«¹⁹ Im Zusammenhang mit der Berufung auf die Protokolle ist dabei der Verzicht auf eine Instandsetzung offenbar genauso zu verstehen wie dort, nämlich als anerkanntes Interesse des Geschädigten, die beschädigte Sache durch eine neue zu ersetzen.²⁰ In der Entscheidung aus dem Jahr 1976 wiederholt der Senat seine frühere Formulierung zur »Befreiung« des Geschädigten und ergänzt deren Gegenstand nur mit den Worten »oder ob er den zur Wiederherstellung erforderlichen Betrag nach dessen Zahlung wirklich diesem Zweck zuführen oder anderweitig verwerten will.«²¹ Das war 1976 schon nahezu Alles²² und ist bis heute Alles geblieben, was zur Begründung des Ersatzes fiktiver Kosten vom Senat genannt worden ist.

15 Als Beispiel: Urteil vom 29.01.2019 – VI ZR 481/17, DAR 2019, 321 Rn. 22 unter Berufung auf Steffen, NZV 1991, 1, 2.

16 BGHZ 66, 239, 241.

17 BGH, 29.10.1974, VI ZR 42/73, BGHZ 63, 182.

18 Prot. Bd. I S. 296 f.

19 BGHZ 63, 182, 184.

20 Freymann, ZfS 2019, 5 bei Fn. 14, versteht hingegen schon das Urteil von 1974 als Anerkennung der Verwendungsfreiheit des Geldersatzes nach § 249 S. 2 BGB a. F.

21 BGH, 22.3.1976, VI ZR 41/74, BGHZ 66, 239, 241, aufgenommen in die Darstellungen der Rechtsentwicklungen durch die beiden Senatsvorsitzenden Weber, VersR 1990, 934, und Steffen, NZV 1991, 1.

22 Vgl. zur bloßen Reparaturbedürftigkeit als »unmittelbaren« Schaden BGHZ 66, 244 und dazu unten IV 1.

3. Systematische Stimmigkeit des Ersatzes nach fiktiven Kosten?

Nachdem die fiktiven Kosten auf diese Weise in die Welt gekommen sind, sind sie somit gewiss noch nicht im Gesetz oder wenigstens in der Konsequenz von dessen System.²³ Vielmehr gilt die Bemessung des Schadens und seines Ersatzes in Höhe des erforderlichen Geldbetrages nach dem Wortlaut des Gesetzes für jede Schadensart, insbesondere auch für Gesundheitsschäden. Nach allgemeiner Meinung ist aber bei solchen Schäden die Dispositionsfreiheit über den geschätzten Betrag für die Herstellung ausgeschlossen.²⁴ Die Begründung dafür, Gesundheitsschäden von der Dispositionsfreiheit auszuschließen, kann aus § 249 BGB selbst, der die Verletzung einer Person und die Beschädigung einer Sache nur hinsichtlich einer fiktiven Mehrwertsteuer unterscheidet (§ 249 Abs. 2 S. 2 BGB), nicht entnommen werden. Ohne Rückgriff auf entferntere Sinnbezüge könnte man aus § 249 Abs. 2 S. 2 BGB sogar schließen, dass bei Gesundheitsschäden die Umsatzsteuer z.B. für medizinische Hilfsmittel auch dann entschädigungsfähig wäre, wenn sie gar nicht angefallen ist.

Gesundheit ist freilich kein vermögensfähiges Gut.²⁵ Deshalb sieht § 253 Abs. 2 BGB eine Entschädigung in Geld bei der Verletzung dieses Gutes nur als »Schmerzensgeld« vor. Werden Beträge zur Herstellung der Gesundheit aber wirklich aufgewendet, fallen sie ausdrücklich unter § 249 Abs. 2 S. 1 BGB. Liest man dies im Licht des § 253 BGB, sind solche Aufwendungen nur dann Vermögensschäden, wenn sie wirklich erbracht worden sind.²⁶ Da Restitutionsaufwendungen für die Gesundheit und für das Sacheigentum in § 249 Abs. 2 S. 1 BGB gleich behandelt werden, ist kaum zu begründen, warum Beträge, die grundsätzlich entschädigungsfähig sind, mangels konkret angefallener Aufwendungen zur »Beseitigung« von Sachschäden Vermögensschäden sein sollen, von Gesundheitsschäden aber nicht. Dass das verletzte Rechtsgut im einen Fall, der Beschädigung der Sache, zum Vermögen gehört, im anderen Fall, der Verletzung der Person, nicht, hilft nicht weiter. Die wirklichen Aufwendungen mindern in beiden Fällen des § 249 Abs. 2 S. 1 BGB das Vermögen, bloß fiktive hingegen nicht das betroffene Rechtsgut.²⁷ Verletzung einer Person und Beschädigung einer Sache sind nicht Inhalt von Aufwendungen, sondern deren Voraussetzung. Sind die fiktiven Aufwendungen zur Herstellung der Gesundheit kein Vermögensschaden, kann es sich somit allem Anschein nach auch bei dem fiktiv

23 Vgl. oben II 1 mit Fn. 13.

24 BGH, 14.1.1986, VI ZR 48/85, BGHZ 97, 14, 18 f; MüKoBGB/Oetker, 8. Aufl. 2019, § 249 Rn. 380 f. m. zahlreichen Nachweisen. Siehe auch BT-Drucks. 14, 7752 S. 22.

25 Dies hebt für die Argumentation mit § 253 BGB als »Grenze« des § 249 S. 2 (jetzt: Abs. 2 S. 1) BGB besonders Grunsky, NJW 1983, 2469, hervor. – Als Beleg mangelnder Selbstverständlichkeit der »Dispositionsfreiheit« wird die Rechtsprechung zu den Heilungskosten von Freyemann, ZfS 2019, 4, erwähnt.

26 MüKoBGB/Oetker, 8. Aufl. 2019, § 249 Rn. 380, mit der Folge einer Erstattungspflicht aus § 812 Abs. 1 S. 2 Alt. 2 BGB, wenn der vorausgezahlte Betrag nicht zweckentsprechend verwendet wird.

27 Als Systembruch betrachtet die Ungleichbehandlung von Sach- und Personenschäden auch Greger, MDR 2019, R 5 f.

gebliebenen Aufwand zur Beseitigung von Sachschäden nicht um einen Vermögensschaden handeln.²⁸

Soweit Rechtsprechung und Literatur sich mit dieser Schwierigkeit überhaupt befassen, geschieht dies mit Formulierungen folgender Art: Die geschätzten Reparaturkosten seien nichts als der »geldmäßige Ausdruck« für den sogleich mit der Beschädigung der Sache selbst an dieser eingetretenen (Vermögens-) Schaden.²⁹ Aber in Geld lässt sich der Vermögensschaden nur durch einen feststehenden, bestimmten Betrag ausdrücken.³⁰ Gerade daran fehlt es unmittelbar mit dem Schadensfall bei den Reparatur- oder Ersatzerwerbskosten, wie das folgende einfache Beispiel zeigt: Der Wiederbeschaffungswert betrage 10.000, der Restwert 4.000. Dann kann der zu ersetzende Schaden bekanntlich je nach den Dispositionen, die der Geschädigte trifft oder auch ganz zu treffen unterlässt, nach der Rechtsprechung bei 13.000, bei zu optimistischer Schätzung durch den Sachverständigen sogar noch darüber liegen, aber auch bei 6.000 oder noch geringer, wenn es dem Geschädigten an der »Raffinesse« fehlt, den fiktiven Reparaturbetrag zu verlangen. Die Bandbreite möglicher Ersatzbeträge liegt also bei Abweichungen von 100 % und mehr. Demnach kann der Schaden wie bei Gesundheitsverletzungen seinen Ausdruck in Herstellungskosten erst finden, wenn der Geschädigte vermögenswirksam disponiert hat.

III. Zur Bedeutung des § 249 Abs. 2 Satz 2

1. Keine Billigung der Abrechnung nach fiktiven Kosten durch den Reformgesetzgeber

Eine Dispositionsfreiheit des Verletzten über den zur Herstellung erforderlichen Betrag fehlt demnach nicht nur im Wortlaut der Absätze 1 und 2 Satz 1 des § 249 BGB und ist nicht vereinbar mit der Stellung des Restitutionsaufwandes im System der §§ 249 bis 253 BGB. Diese Fortbildung durch die Rechtsprechung, der sogar schon der Ehrentitel einer »Magna Charta« des Schadensrechts verliehen worden ist³¹, wird auch nicht zwingend von der Regelung in § 249 Abs. 2 Satz 2 BGB gestützt. Dessen

28 Vgl. dazu auch Hagen, Zur Naturalrestitution, in: Lange/Hagen, Wandlungen des Schadensersatzrechts, 1987, 59, 77: Ähnlich, wie der körperlich Verletzte, wenn er Kostenersatz ohne konkrete Aufwendungen geltend mache, praktisch § 253 umgehe, verlange der Eigentümer einer beschädigten Sache die fiktiven Reparaturkosten in Wahrheit als einen Wertausgleich für eine Vermögenseinbuße, könne also den Anspruch auf Wertausgleich nach § 251 umgehen.

29 Schirmer, FS H. Baumann, 1999, S. 293, 306; in der Sache ebenso schon BGH, 22.3.1976, VI ZR 41/74, BGHZ 66, 244, dazu noch unten III. 3. bei Fn. 39 f. – zum hier vertretenen Standpunkt genauer U. Picker, Die Naturalrestitution durch den Geschädigten, 2003, S. 55 ff.

30 Zur Meßbarkeit in Geld »frei von den subjektiven Neigungen, Empfindungen und Ansichten« des Geschädigten als grundlegendes Kriterium des Vermögensschadens Lange, Wandlungen des Schadensersatzrechts, 1987, 1, 38.

31 Steffen, NJW 1995, 2059 f., ihm folgend Schirmer, FS H. Baumann, 1999, S. 293 ff.

Wortlaut enthält ja keine Begründung des Anspruchs auf den erforderlichen Betrag, sondern nur eine Begrenzung seiner Höhe. Von einem Ersatz ohne entsprechende Aufwendungen jenseits der Umsatzsteuer ist im Wortlaut auch dieser Vorschrift nichts zu erkennen. Gewiss hat der Gesetzgeber hiermit nicht zum Ausdruck gebracht, dass er die Rechtsprechung zu den fiktiven Kosten »mit einem Federstrich« beenden wollte.³² Allerdings ist die Neuregelung damit begründet worden, dass sich die Rechtsprechung zur Schadensberechnung nach fiktiven Kosten hin entwickelt hat, und man wollte diese Linie nicht beseitigen.³³ Allein aus dieser negativen Absicht lässt sich aber nicht begründen, der Gesetzgeber habe den positiven Willen gehabt, die Ergebnisse der Rechtsprechung auch nur »stillschweigend« zu übernehmen oder gar zu kodifizieren.³⁴ Die Auslegung des vorhandenen Gesetzes sollte vielmehr – abgesehen von der Mehrwertsteuerfrage – in der Zuständigkeit der Rechtsprechung bleiben.³⁵ Dies impliziert durchaus auch die Möglichkeit einer »Besinnung« auf anders zu sehende gesetzliche Grundlagen durch die Rechtsprechung selbst.

2. Anwendungsfälle des § 249 Abs. 2 S. 2 BGB ohne fiktive Abrechnung

Zu einem anderen Ergebnis müsste man kommen, wenn die angesprochene Begrenzung der Ersatzberechnung allein bei fiktiv gebliebenen Aufwendungen mögliche Anwendungsfälle hätte.³⁶ Aber z.B. bei der Vergütung von tatsächlich ausgeführten Reparaturen in Freundschafts- oder Schwarzarbeit ist eine Bewertung der Arbeitsleistung nach den »erforderlichen« Marktpreisen vorzunehmen, damit dem Ersatzpflichtigen kein Vorteil verschafft wird, der ihn nichts angeht. Solche Beträge für wirklich verrichtete Arbeiten sind dann ohne die Mehrwertsteuer zu berechnen. Entsprechendes gilt für die Eigenarbeit des Geschädigten, der z.B. selbst Kfz-Mechaniker ist. Bei einer ex ante-Beurteilung des Schadens und seiner möglichen Beseitigung ist auch zu bedenken, dass der Geschädigte nach dem in § 249 Abs. 1 BGB enthaltenen Grundsatz der Totalreparation nicht die Belastungen und Risiken einer Vorfinanzierung zu tragen braucht.³⁷ Daraus ergibt sich ein Vorschussanspruch³⁸, der in der Rechtsprechung nur deshalb keine Rolle spielt, weil man sich ohnehin auf eine Berechnung nach (regelmäßig höheren) fiktiven Kosten festgelegt hat.

32 BT-Drucks. 14/7752, S. 13 f.

33 BT-Drucks. 14/7752, S. 14.

34 A. A. z. B. Soergel/Ekkenga/Kuntz, 13. Aufl. 2014, § 249 Rn. 70. Anders als hier auch die Einschätzung von Freyemann, ZfS 2019, 11: Mit Einfügung des § 249 Abs. 2 S. 2 BGB habe die fiktive Schadensberechnung »eine gesetzliche Verankerung erfahren.« Ähnlich: Engel, DAR 2019, 177.

35 BT-Drucks. 14/7752, S. 14.

36 Davon gehen z. B. Soergel/Ekkenga/Kuntz, 13. Aufl. 2014, § 249 Rn. 70 aus. Siehe ferner Engel, DAR 2019, 177.

37 U. Picker, JZ 2018, 679.

38 U. Picker, Die Naturalrestitution durch den Geschädigten, 2003, S. 234 f. Vgl. auch schon z. B. RGRK/Michaelis, 7. Aufl. 1929, § 249 BGB Anm. 2 am Anfang.

IV. Die »richtige« Dispositionsfreiheit des Geschädigten im Allgemeinen Schadensrecht

1. Das verbleibende Gerechtigkeitsproblem

Nach dem erwähnten Grundsatz versagter Anrechnung von Vorteilen, die (sich) der Ersatzpflichtige nicht »verdient« hat, ist ein weiterer Schadensposten erörterungsbedürftig, der bisher durch die Festlegung auf bloß fiktive Kosten verdrängt wird³⁹: Derjenige, der sein Fahrzeug mindestens auf absehbare Zeit nicht repariert, obwohl es möglich wäre, und deshalb auch keinen Vorschuss verlangt, scheint in ein »Loch« der Entschädigungsverweigerung zu fallen, wenn man den Ersatz nach den fiktiven Kosten der Reparatur ablehnt. Denn für einen solchen Geschädigten liegt die Voraussetzung der »Unmöglichkeit der Herstellung« nach § 251 Abs. 1 BGB nicht vor. Andererseits handelt § 249 Abs. 1 BGB vordergründig nur von der Naturalrestitution, die der Geschädigte gerade nicht vornehmen will. Dass eine solche Entschädigungslücke dem Gerechtigkeitsgefühl nicht genügen kann, klingt schon beim VI. Zivilsenat in seiner »Leitentscheidung« von 1976 an.⁴⁰ Er verweist darauf, dass sich die Reparaturbedürftigkeit »unmittelbar im Vermögen des Geschädigten niedergeschlagen« habe,⁴¹ und nennt dafür beispielhaft ein geringeres Verkaufsentgelt. Gerade ein geringeres Verkaufsentgelt ist ein berechenbarer Schaden freilich erst, wenn es wirklich zu einem Verkauf kommt. Dann hat der Geschädigte statt des ursprünglichen Sachverlustes einen Vermögensverlust: die Vermögensdifferenz zwischen dem hypothetischen Erlös für das unbeschädigte Fahrzeug und dem wirklichen Erlös. Auf die Bereitschaft des Käufers, immerhin den geringeren Preis überhaupt zu bezahlen, wird sich die Reparaturbedürftigkeit auswirken, aber in welcher Höhe, hängt von variablen Faktoren ab, nicht zuletzt von den individuellen Reparatur- oder Verwertungsmöglichkeiten des Erwerbers. Hieran ist zu erkennen: Der »unmittelbare Niederschlag«⁴² der Reparaturbedürftigkeit im Vermögen des Geschädigten entspricht nicht immer oder gar zwangsläufig dem Schaden, den er beim Verkauf erleidet.⁴³

2. Vermögensherstellung durch Ersatz des Wiederbeschaffungsaufwandes ohne MWSt

Der richtige Ansatz zur Bewältigung des angedeuteten Gerechtigkeitsproblems liegt m.E. in folgender Überlegung: Da § 249 BGB die Grundnorm für jeden Schadensersatz ist, umfasst er auch die »Herstellung« des unmittelbar im Vermögen eingetretenen

39 Siehe bereits Schiemann, FS Steffen, 1995, S. 399 ff.

40 BGH, 22.3.1976, VI ZR 41/74, BGHZ 66, 239.

41 BGHZ 66, 244.

42 BGHZ 66, 244.

43 Zu den »rechnerischen Grenzen« einer »Umschichtung« des Schadens infolge der Sachbeschädigung in einen Schaden (unmittelbar) im Vermögen des Geschädigten bereits Hagen, Zur Naturalrestitution, in: Lange/Hagen, Wandlungen des Schadensersatzrechts, 1987, 59, 75 f.

Schadens.⁴⁴ Nur besteht dieser Schaden nicht von Anfang an in den Kosten einer Reparatur, die möglicherweise niemals stattfindet, jedenfalls vom Geschädigten bis auf Weiteres nicht veranlasst wird.⁴⁵ Das Vermögen ist vielmehr anhand einer bilanzmäßigen Betrachtung wieder »herzustellen«. Für einen buchführungspflichtigen Geschädigten wäre es selbstverständlich, dass er zum nächsten Bilanzstichtag eine außerplanmäßige Abschreibung auf das beschädigte Sachgut vornehmen müsste.⁴⁶ Dass der »private« Halter eines Kraftfahrzeuges schadensrechtlich nicht schlechter stehen darf als ein gewerblicher, gehört zu den grundlegenden Feststellungen des Großen Senates in seinem Beschluss zum Nutzungsvorteil.⁴⁷ Dem Ersatzberechtigten für einen nicht gewerblich genutzten Pkw muss konsequenterweise auch die Abschreibungsmöglichkeit wie einem bilanzpflichtigen Geschädigten eingeräumt werden.

Außerplanmäßige Abschreibungen, die bei der Aufstellung einer Bilanz vorzunehmen sind, entsprechen nicht den wirklichen Aufwendungen für einen Ersatz, die in die Gewinn- und Verlustrechnung aufzunehmen sind. Sie orientieren sich am Marktwert des Gutes. Ohne sich in Einzelheiten der §§ 253 Abs. 3 S. 3 HGB, 6 Abs. 1 Nr. 1 S. 3 EStG zu vertiefen, darf man als nächstliegende Abschreibungsmethode für Unfallschäden die Wiederbeschaffungskosten als Ober- und den Nettoveräußerungspreis als Untergrenze ansetzen.⁴⁸ Dies entspricht dem für die Schadensberechnung an Kraftfahrzeugen gebräuchlichen Wiederbeschaffungsaufwand. Er ist ein reiner Rechnungsposten, aber in dieser Gestalt die beste verfügbare Größe zur Ermittlung des Vermögensverlustes. Der vermögensmäßige, finanzielle Ausgleich zur »Herstellung« im Sinne des § 249 Abs. 1 BGB hat dem unmittelbar eingetretenen Verlust zu entsprechen. Nach § 249 Abs. 2 S. 2 BGB muss er ohne Ansatz der Mehrwertsteuer vorgenommen werden.⁴⁹

In der skizzierten Weise vorzugehen, begründet keine irgendwie neue »Schadenstheorie«.⁵⁰ Vielmehr handelt es sich um die Anwendung der überkommenen Differenztheorie im Sinne einer Vermögensvergleichsrechnung ohne »normative« Überformungen.

44 Soergel/Ekkenga/Kuntz, 13. Aufl. 2014, § 249 Rn. 18 ff. m. Nachw.; zuletzt Mohr, JZ 2019, 917, 919 m. Nachw. Fn. 47.

45 Dazu schon oben II. 3. und III. 2.

46 Vgl. zur Eignung der »Differenzhypothese« für das Schadensrecht mit der Notwendigkeit einer »Differenzbilanz« als Methode zur Herstellung des Ersatz-»Zustandes« MüKoBGB/Oetker, 8. Aufl. 2019, § 249 Rn. 18 ff. m. Nachw.

47 BGH Gr. Senat für Zivilsachen, 9.7.1986, GSZ 1/86, BGHZ 98, 212, 219 ff.

48 Kleindiek, in Großkomm. HGB, 5. Aufl. 2014, § 253 Rn. 105 ff., insbesondere 109; Schmidt/Kulosa, EStG, 37. Aufl. 2018, § 6 Rn. 254; Schindler, in Kirchhof, EStG, 18. Aufl. 2019, § 6 Rn. 92.

49 Dies gebietet die teleologische Konsequenz.

50 Den Gedanken, dass schon ein Bedarf als Schaden zu bewerten sein könne, allerdings der Bedarf nach gegenständlicher Restitution, nicht nach bilanzieller Richtigkeit, hat bekanntlich Zeuner vertreten: ACP 163 (1964), 380 ff.; GS Dietz, 1973, S. 102 ff.

3. Einwände gegen die sofortige Entschädigung für die Abschreibung

Vorweg sei aber immerhin kurz auf einige denkbare Einwände gegen den Ersatz für die notwendige sofortige Abschreibung eingegangen:

a) Erstens könnte man – gerade nach der Erwähnung der Differenztheorie – meinen, **systematisch** gehöre eine solche Entschädigung gar nicht zu § 249 Abs. 1 BGB. Sie stelle einen Ersatz für Wertverlust nach § 251 Abs. 1 BGB dar; sie verwische also den Unterschied zwischen Restitution und Kompensation. Damit würde jedoch der Sinn der Restitution verkannt. Der historische Gesetzgeber hat sie bewusst als primäre Art der Ersatzleistung eingefügt.⁵¹ Vorher – im Gemeinen Recht – herrschte das Prinzip reiner Geldkompensation.⁵² Im BGB sollte und soll die Möglichkeit der Restitution demgegenüber die Rechte des Geschädigten erweitern, nicht beschränken.⁵³ Daher hat eine genaue Vermögensrestitution weder die Voraussetzung, noch die Folge, dass keine (weitere) Restitution mehr möglich ist. Der Ersatz für den Abschreibungsbedarf schließt sie nicht aus, ebenso wenig den Ersatz der dafür erforderlichen Kosten. Dem Geschädigten bleibt die Dispositionsfreiheit zu weiterer Restitution einschließlich des Ersatzerwerbs. Im Fall des § 251 Abs. 1 BGB hingegen stehen ihm diese Möglichkeiten wegen des Totalschadens gerade nicht mehr zur Verfügung.

b) Hiermit ist zweitens zugleich klar: Ein Ersatz für den sofort eingetretenen Vermögensschaden **beschränkt nicht die Dispositionsfreiheit** des Verletzten. Er kann sich allerdings im Vergleichswege auf eine abschließende Regulierung gemäß der Abschreibung einigen. Tut er dies nicht, kann er später noch zur konkreten Abrechnung wirklicher Reparaturaufwendungen oder des Erwerbs eines Ersatzfahrzeugs (u.U. unter Anrechnung des Restwertes) übergehen. Das ist ja auch für die Abrechnung fiktiver Kosten anerkannt.⁵⁴

c) Als Drittes könnte man vielleicht meinen, der Wiederbeschaffungsaufwand müsse **aufwendig ermittelt** werden. Das führe zu vermehrten Prozessen und hohen Sachverständigenkosten (jedenfalls keiner Ersparnis dieser Kosten) für den Geschädigten. Dieser Einwand ginge m.E. gleichfalls in die Irre: Der obere Wert des Wiederbeschaffungsaufwandes, nämlich der Wiederbeschaffungswert, bedarf in aller

51 Vgl. die Darstellung von Jansen, in Hist. krit. Komm. zum BGB, Bd.II, 2007, §§ 249–253, 255 Rn. 33 f. m. zahlr. Nachw.

52 Z.B. Thibaut, System des Pandektenrechts, Bd.I, 4.Aufl. 1814, § 275; Vangerow, Lehrbuch der Pandekten, Bd.III, 6. Aufl. 1856, § 571; Brinz, Lehrbuch der Pandekten, Bd.II, 2. Aufl. 1879, § 281 d bei Fn. 14; sogar zum preußischen Recht, das in ALR I 6 § 79 die Naturalrestitution ausdrücklich vorsah, im selben Sinne RG, 15.12.1883 – V 277/83, RGZ 11, 266, 267. Ebenso auch noch Windscheid, Lehrbuch des Pandektenrechts, Bd.II, 3. Aufl. 1873, § 257. Später (vgl. schon 5. Aufl. 1879) hat Windscheid einen Absatz eingefügt, der mit den Worten beginnt: »Daß die bezeichnete Ausgleichung durch Leistung eines Geldäquivalentes zu geschehen habe, gehört zum Begriff des Interesses nicht...«.

53 So mit Blick auf die Ergänzung der »Herstellung des Zustandes« wie vor dem Schadensfall um die weiteren Vorschriften Prot. I, 2599 (bei Mugdan, Die gesammten Materialien zum BGB, Bd. II, 1899, 514 f.).

54 BGH 13.9.2016 – VI ZR 654/15 –, BGHZ 158, 388 Rn. 18; BGH 24.1.2017 – VI ZR 146/16 –, NJW 2017, 1664 Rn. 7.

Regel keiner sachverständigen Ermittlung. Er ergibt sich aus den gängigen Listen.⁵⁵ Schwieriger zu ermitteln scheint der untere Wert – der Restwert – zu sein. Dies kann jedoch durch eine sinnvolle Regulierungspraxis der Versicherer sehr relativiert werden, wenn nicht ausgeschlossen. Der Versicherer als Regulierungspartner des Geschädigten kann auf seine Kosten den Restwert ermitteln oder schätzen lassen und demgemäß dem Geschädigten den geschätzten Wiederbeschaffungsaufwand anbieten oder die Übernahme des beschädigten Fahrzeugs gegen Erstattung des Wiederbeschaffungswertes. Der so ermittelte Betrag mag sich vielleicht bei der später wirklich vorgenommenen Reparatur oder dem Ersatzerwerb als zu gering erweisen. Dann kann der Geschädigte den Unterschiedsbetrag nachfordern. Möglicherweise bleiben die realen Kosten auch hinter dem Betrag seiner außerplanmäßigen Abschreibung zurück. Dann entsteht ihm ein Vorteil, den er nach allgemeinen Grundsätzen der Vorteilsanrechnung behalten kann.⁵⁶

d) Vielfach zu hören ist viertens die Behauptung, ein Abgehen von der fiktiven Berechnung sei ein **Anreiz** dafür, **teure Reparaturen** ausführen (oder auch nur in Rechnung stellen) zu lassen.⁵⁷ Sie liegen im Durchschnitt etwa 70 % über der fiktiven Abrechnung⁵⁸. Die Entschädigung für die Abschreibung ergibt – wie gezeigt – regelmäßig einen durchaus marktgerechten Betrag. Dies begründet schon einen Anreiz, sich mit der Entschädigung für die Abschreibung zu begnügen. Aber wie geht es weiter, wenn der Geschädigte hiermit nicht zufrieden ist? Ihm stehen regelmäßig die Unsicherheiten einer konkreten Abrechnung bevor, die man von der fiktiven Abrechnung allzu gut kennt: z.B. Bedeutung von Vorschäden, Verwendbarkeit von Gebrauchsteilen, Ersatzfähigkeit von UPE-Zuschlägen, Stundenverrechnungssätze, Beilackierungskosten...⁵⁹ Ob der Geschädigte wirklich all diese Probleme in Kauf nehmen will, ist durchaus fraglich. Hinzu kommt: In den meisten Fällen bleibt ein Schadensteil, der sich aus Mitverschulden oder der mitwirkenden Betriebsgefahr ergibt. Diesen Teil des Schadens kann der Geschädigte ohnehin nicht beanspruchen. Wenn sich überhaupt ein Anreiz für den Geschädigten zu weiterer Restitution ergibt, dann am ehesten für den Erwerb eines Ersatzfahrzeugs. Diesen Weg erzwingt die Entschädigung in Höhe der Abschreibung nicht. Aber sie weist den Geschädigten mit der notwendigen Feststellung des Wiederbeschaffungswertes doch auf ihn hin. Beim Erwerb eines Ersatzfahrzeugs ist viel besser als bei »Hinterhofreparaturen« gewährleistet, dass mit dem beschädigten Fahrzeug über den Händler (des Ersatzwagens) oder die Versicherung sachgemäß und unter Wahrung der Verkehrssicherheit verfahren wird. Im Übrigen führt die Alternative zwischen Abschreibungsvergütung,

55 Vgl. zur »Schwacke-Liste« sowie zu notwendigen Zuschlägen MüKo BGB/Oetker, 8. Aufl. 2019, § 251 Rn. 24.

56 MüKo BGB/Oetker, 8. Aufl. 2019, § 249 Rn. 274.

57 Freymann, ZfS 2019, 1, 11; vgl. auch Doetsch in diesem Band.

58 Wenker in diesem Band.

59 Vgl. nur den Überblick bei Palandt/Grüneberg, BGB, 79. Aufl. 2020, § 249 Rn. 14, 24.

realer Wiederbeschaffung und konkreter Reparatur zu einer erheblichen Entlastung von Detailproblemen des Umsatzsteuer-Ersatzes.⁶⁰

e) Ein fünfter Einwand trifft zu: Die Abschaffung der fiktiven Reparaturabrechnung **benachteiligt Geschädigte mit hohem Eigenanteil**. Darauf zu verweisen, ist aber geradezu verräterisch. Es zeigt nämlich, dass ein Geschädigter, der wegen seines eigenen Anteils an der Schadensverursachung nur geringen Ersatz erhält, wenigstens mehr erhalten solle, als ihm bei korrekter Berechnung zustünde. Der Teilersatz nach fiktiven Kosten wird für ihn also zu einem »Trostpflaster«. Damit drängt sich der Vergleich mit einem Schmerzensgeld geradezu auf.

f) Gewiss auszuschließen ist sechstens, dass durch die Abschaffung der fiktiven Abrechnung auch **andere abstrakt berechnete Posten** außer den Reparaturkosten fraglich würden. Schon die Grundlagenentscheidung zur Ersatzfähigkeit fiktiver Reparaturkosten hat diesen Entschädigungsmodus ausdrücklich auf die Sachreparatur selbst begrenzt⁶¹. Dies kann nach § 249 Abs. 2 Satz 1 BGB auch gar nicht anders sein. Denn Auslagenpauschalen, Nutzungsentschädigungen u.a. Pauschalersatz werden nicht als Geldbeträge zur Herstellung der Sachbeschädigung geschuldet, sondern zur Vermögensrestitution. Deren pauschale Schätzung ist nach § 287 ZPO legitim und praktisch.

g) Wie steht es aber siebtens mit **Bagatellschäden** und Schäden an **älteren Fahrzeugen**? Eine Abschreibung ist im Vorhinein vielleicht überhaupt nicht zu erkennen und die Hilfe durch einen Sachverständigen für den Geschädigten unzumutbar teuer. Wieder hat – praktisch gesehen – der Versicherer die Initiative: Hält er die Reparaturbedürftigkeit wirklich für eine Bagatelle, wird er nur einen geringen Betrag anbieten. Auch dieser Betrag muss aber für den Geschädigten transparent sein. Dann hat er immerhin eine relativ sichere Grundlage für die 130 %-Grenze zur Reparatur.⁶² Dies erweitert seine Entscheidungsmöglichkeiten. Einen Sachverständigen dafür einschalten muss er nicht. Der Kostenvoranschlag genügt, damit er seine Schadensminderungsobliegenheit wahren kann. Gerade bei einem Bagatellschaden wird er sich freilich vielfach mit der geringen Entschädigung für die Abschreibung begnügen können; denn von einem Bagatellschaden kann in der Regel nur die Rede sein, wenn durch ihn die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird. Auch muss der Geschädigte das Recht der Schädigerseite beachten, statt zu hoher Reparaturkosten nach § 251 Abs. 2 Satz 1 BGB nur den Wertverlust zu erstatten. Für ihn ist vom Zeitwert auszugehen,⁶³ nicht vom regelmäßig deutlich höheren Wiederbeschaffungswert.

60 Zu den Problemen Palandt/Grüneberg, BGB, 79. Aufl. 2020, § 249 Rn. 26 ff. – Demgegenüber fällt beim Ersatz für die Abschreibung überhaupt keine Umsatzsteuer an, bei Wiederbeschaffung in der Regel die im Preis enthaltene und ohne Weiteres ersatzfähige Differenzsteuer und bei konkreter Reparaturabrechnung die wirklich aufgewendete Steuer.

61 BGH 22.3.1976 – VI ZR 41/74 –, BGHZ 66, 239 (Leitsatz), 249 f. für die Nutzungsentschädigung.

62 BGH 20.6.1972 – VI ZR 61/71 –, NJW 1972, 1800; BGH 15.10.1991 – VI ZR 314/90 –, BGHZ 115, 364; BGH 15.10.1991 – VI ZR 67/91 –, BGHZ 115, 375.

63 So richtig Soergel/Ekkenga/Kuntz, BGB, 13. Aufl. 2014, § 251 Rn. 10 m. Nachw. – Die

4. Zwischenergebnis

Durch das hier skizzierte alternative Entschädigungs- und Regulierungsmodell wird nach alledem die Dispositionsfreiheit des Geschädigten, sich selbst zwischen verschiedenen Wegen zur Restitution zu entscheiden, vollständig gewahrt. Sie bedarf keiner Modifikation und Ergänzung⁶⁴. Sie spiegelt genau die Absicht des historischen Gesetzgebers des BGB bei Einführung des § 249 S. 2 (jetzt Abs. 2 S. 1) BGB wider, dem Geschädigten durch eine Ersetzungsbefugnis das Recht zu gewähren, sich nicht auch noch mit der Restitution in die Hand des Schädigers begeben zu müssen.⁶⁵

V. Folgerungen für Rechtsprechung und Gesetzgebung

1. Zeit für den Abschied

Bei einer streng am Wortlaut, am System und auch am ursprünglichen Zweck des Gesetzes ausgerichteten Interpretation spricht demnach viel dafür, dem »fiktiven Schadensersatz« im Unfallrecht ebenso den »Abschied« zu geben wie im Werkvertragsrecht. Ich möchte also einen Appell an die Rechtsprechung nun auch des VI. Zivilsenates des BGH richten, durch eine Besinnung auf den Kern der restitutionsrechtlichen Dispositionsfreiheit des Geschädigten in gleichem Sinne wie der VII. Zivilsenat für das Werkvertragsrecht die Berechnung des Kfz-Schadens nach fiktiven Reparaturkosten zu ändern und die Einheit des Allgemeinen Schadensrechts wiederherzustellen.⁶⁶ Das »dogmatische« Fundament dafür scheint mir vorzuziehen.

2. Auf der Suche nach der realistischen Alternative

Angesichts der inzwischen schon zahlreichen Entscheidungen des VI. Zivilsenates in den letzten einundviertel Jahren⁶⁷ mag man freilich eine »Großtat« des BGH⁶⁸, wie es die Harmonisierung des Allgemeinen Schadensrechts wäre, für wenig wahrscheinlich halten. Immerhin hat aber der VII. Zivilsenat deutlich gezeigt, welches Potenzial zur Korrektur etwaiger Fehlentwicklungen der Gesetzestext selbst enthält. Einer gesetzlichen Neuregelung bedarf es also nicht, sehr wohl aber einer Erinnerung: Das einheitliche Allgemeine Schadensrecht des BGB war eine historische Errungenschaft. Es sollte sich lohnen, sie zu bewahren und wieder herzustellen.

Rechtsprechung bevorzugt allerdings die Bemessung des »Verkehrswertes« nach dem Wiederbeschaffungswert, BGH 10.7.1984 – VI ZR 262/82 –, BGHZ 92, 85, 90 f.; BGH 14.1.1992 – VI ZR 186/91 –, BGHZ 117, 29, 31 und besonders deutlich für einen Personengesellschaftsanteil BGH 18.4.2002 – IX ZR 72/99 –, BGHZ 150, 319, 322 ff.

64 Im Gegensatz z. B. zu BGH, 29.1.2019, VI ZR 481/17, Rn. 22, ZfS 2019, 387 und dazu oben II. 2. bei Fn. 15.

65 Prot. I S. 296 f.

66 Ebenso Greger, MDR 2019, R 6.

67 Siehe hier nur BGH, 25.9.2018, VI ZR 65/18, NJW 2019, 852; BGH, 2.10.2018, VI ZR 40/18, NJW-RR 2019, 144; BGH, 29.1.2019, VI ZR 481/17, ZfS 2019, 384.

68 So das Fazit von Greger, Die fiktive Schadensabrechnung zwischen Dispositionsfreiheit und Überkompensation, NZV 2020, 7.

Fiktiver Ersatz des Sachschadens – quo vadis?

**Rainer Wenker,
Westfälische Provinzial Versicherung AG, Münster**

I. Die Regulierung des Fahrzeugschadens aus der Sicht des Haftpflichtversicherers

1. Statthaftigkeit einer fiktiven Abrechnung

Die Abrechnung des Fahrzeugschadens steht zwangsläufig im Mittelpunkt der Schadensregulierung nach einem Verkehrsunfall. Ziel des Schadenersatzes ist die Totalreparation. Der Geschädigte soll grundsätzlich so gestellt werden, als sei der Unfallschaden nicht eingetreten. Dazu bietet das Gesetz zwei Wege an, nämlich die Naturalrestitution (§ 249 BGB), also die Wiederherstellung eines wirtschaftlich identischen Zustands, und der Wertersatz (§ 251 BGB). Schon aus dem Wortlaut des § 251 BGB ergibt sich, dass die Naturalrestitution der Regelfall ist. Gerade bei der Regulierung von Unfallschäden entspricht dies auch der Lebenswirklichkeit und den Interessen der Geschädigten. Gesetzlich ist die Frage einer fiktiven Abrechnung nicht ausdrücklich geregelt. Immerhin findet sich in § 249 Abs. 2 S. 1 BGB die Formulierung des »erforderlichen Geldbetrages«. Daraus wird man schließen können, dass der Geschädigte Anspruch auf den zur Wiederherstellung erforderlichen Geldbetrag hat, ohne über dessen Verwendung Rechenschaft ablegen zu müssen¹. Zu einem Verkehrsunfall aus dem Jahr 1972, bei dem der Kläger sein unfallbeschädigtes Fahrzeug unrepariert verkaufte und die Reparaturkosten nach dem Schadengutachten geltend machte, hat auch der für Verkehrsunfallsachen zuständige VI. Zivilsenat des BGH aus § 249 Abs. 2 S. 1 BGB die Ersetzungsbefugnis des Geschädigten abgeleitet. Er hat festgestellt, dass der in der Reparaturbedürftigkeit des Unfallfahrzeugs zum Ausdruck gekommenen Einbuße, die sich im Vermögen des Geschädigten niedergeschlagen hat, die Zahlung der erforderlichen Reparaturkosten gegenübersteht. Dass der Betrag wegen der inzwischen erfolgten Veräußerung des Unfallfahrzeugs tatsächlich nicht mehr für eine Instandsetzung eingesetzt werden kann, macht nach der Beurteilung des BGH keinen rechtlich erheblichen Unterschied gegenüber dem Fall, dass der Geschädigte befugtermassen von sich aus darauf verzichtet, den erhaltenen Betrag auch tatsächlich für eine Reparatur zu verwenden. Dadurch, dass der Vermögensstand des

¹ Vgl. ausführlich: Freymann, Fiktive Schadensabrechnung, ZfS 2019, 4.

Geschädigten durch die Zahlung wieder ausgeglichen wird, ist die Beseitigung des Sachschadens abgeschlossen, ohne dass insoweit eine unserem Haftungsrecht fremde Abstrahierung des Schadens eingetreten ist². Der Geschädigte hat im Ergebnis also einen Anspruch auf Ersatz der erforderlichen Reparaturkosten unabhängig davon, ob er tatsächlich voll, minderwertig oder überhaupt nicht reparieren lässt³.

2. Statistik

In Deutschland ereignen sich jährlich immerhin mehr als 2,6 Millionen Verkehrsunfälle, also rund 295 pro Stunde⁴! Daraus folgt eine Schadenregulierung als Massengeschäft, bei der die fiktive Abrechnung von Fahrzeugschäden zur alltäglichen Regulierungspraxis gehört. Eine fiktive Reparaturkostenabrechnung wird bei rund 35 bis 40 % der Schäden in der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung vorgenommen⁵. Die Tatsache, dass der durchschnittliche Aufwand pro Schadenfall für reale Reparaturkosten bei einem Faktor von etwa 1,7 über den fiktiven Reparaturkosten liegt, beruht weniger darauf, dass nach § 249 Abs. 2 S. 2 BGB bei fiktiver Abrechnung die Mehrwertsteuer nicht zu ersetzen ist, als vielmehr darauf, dass bei kleineren Schäden eher eine Tendenz zur fiktiven Abrechnung besteht, bei umfangreicheren Schäden dementsprechend eher zur realen Abrechnung. Der Anteil der Abrechnungen auf der Basis eines wirtschaftlichen Totalschadens liegt bei rund 35 %⁶.

3. Aktuelle Kritik

Nach der etablierten Regulierungspraxis auf der Basis gefestigter Rechtsprechung muss sich der Geschädigte erst dann mit einem Wertersatz begnügen, wenn weder eine Reparatur noch eine Ersatzbeschaffung möglich ist. Da Kraftfahrzeuge serienmäßig hergestellt und in großer Stückzahl neu wie gebraucht verfügbar sind, ist nahezu immer auch der Erwerb eines gleichwertigen Ersatzfahrzeugs möglich. Anders kann dies nur im Einzelfall bei besonders seltenen Oldtimern oder sonstigen Unikaten zu beurteilen sein.

Unter Aufgabe der bisherigen Rechtsprechung kann der Besteller allerdings nach einem Urteil des VII. Zivilsenats des BGH vom 22.02.2018, bei dem es um werkvertragliche Mängelbeseitigungsansprüche bei einem Bauwerk und Planungs- und Überwachungsfehler eines Architekten ging, seinen Schaden nicht (mehr) auf der Basis fiktiver Kosten der Mängelbeseitigung bemessen, sondern nur den Wertersatz im Sinne eines Minderwertes verlangen⁷. Dies beruhe darauf, dass der Besteller

2 BGH, Urt. v. 23.03.1976 – VI ZR 41/74 = NJW 1976, 1396, Greger, NZV 2020, 4.

3 BGH, Urt. v. 07.02.2017 – VI ZR 182/16 = NJW 2017, 2183; Geger, NZV 2020, 4.

4 2018 wurden in Deutschland 2.636.468 Verkehrsunfälle erfasst, 2017 waren es 2.643.098, vgl. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/polizeilich-erfasste-unfaelle.html;jsessionid=5862CA6C30D424B3A511C1E1624DBC98.internet?11;auto=on&motor=on&sport=on> S. 14.

5 Quelle: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV).

6 Quelle: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV).

7 BGH, Urt. v. 22.02.2018 – VII ZR 46/17 = NJW 2018, 1463.

keinen Vermögensschaden in Höhe dieser nur fiktiven Aufwendungen habe. Erst wenn er den Mangel beseitigen lasse und die Kosten begleicht, entstehe ihm ein Vermögensschaden. Damit hat der VII. Zivilsenat den bestehenden Konsens in der Rechtsprechung aufgekündigt⁸. Eine Anrufung des Großen Zivilsenats hat er mit dem Hinweis auf die Besonderheiten des Werkvertragsrechts aber unterlassen⁹. Mit dieser Entscheidung des VII. Zivilsenats hat die 23. Zivilkammer des LG Darmstadt in mehreren Urteilen aber den Bogen zur Ablehnung einer fiktiven Abrechnung sämtlicher Schadenersatzansprüche geschlagen¹⁰. Als zuständiges Berufungsgericht hat das OLG Frankfurt allerdings bereits mit deutlichen Worten dargelegt, dass es die Rechtsauffassung des LG Darmstadt für rechtsfehlerhaft hält¹¹. Insofern stellt es klar, dass es die Sache des Gesetzgebers ist, eine dogmatische Neuausrichtung des Schadenersatzrechts vorzunehmen. Ferner weist es auch zutreffend auf die ständige Rechtsprechung des VI. Zivilsenats des BGH hin. Letztlich wird die fiktive Abrechnung auch in § 249 Abs. 2 BGB vorausgesetzt, sie entspricht im Kern der gefestigten Rechtsprechung sowie darauf beruhend auch der alltäglichen und bewährten Regulierungspraxis im Massengeschäft der Verkehrsunfälle. Detailfragen werden im Sinne einer kontinuierlichen Rechtsfortbildung geklärt und weiterentwickelt.

4. Negative Aspekte einer fiktiven Abrechnung

a) Es besteht tendenziell sicher die Möglichkeit einer Überkompensation des Schadens durch die besonders »fürsorgliche« Begutachtung von Unfallschäden¹². Dies kann auch dazu führen, dass die Kostenprognose des Sachverständigen einer kritischeren Betrachtung unterworfen ist als die Bewertung der durch eine Rechnung ausgewiesenen Kosten¹³. Bei fiktiver Abrechnung stellen sich dementsprechend häufig günstigere Reparaturwege dar, sodass zugunsten des Geschädigten eine Differenz verbleibt, die gegen das schadenrechtliche Bereicherungsverbot verstoßen kann. Andererseits kann der günstigere Reparaturweg auch auf einem überobligatorischen Verzicht auf ein optimales Reparaturergebnis beruhen. Jedenfalls ist insoweit in wirtschaftlicher Hinsicht auch zu bedenken, dass sich Fachwerkstätten bei der Durchführung der Reparatur mir nachfolgend konkreter Abrechnung erfahrungsgemäß sehr bereitwillig an den Vorgaben einer eher wohlwollenden Kalkulation des Sachverständigen orientieren.

8 Wessel, DAR 2020, 6.

9 Greger, NZV 2020, 4.

10 LG Darmstadt, Urt. v. 05.09.2018 – 23 O 386/17 = ZfS 2019, 1 m. Anm. Diehl; LG Darmstadt Urt. v. 24.10.2018 – 23 O 356/17; LG Darmstadt, Urt. v. 20.03.2019 – 23 O 132/17. Ebenso auch LG Oldenburg, Urt. v. 14.06.2019 – 1 O 2175/18 = DAR 2020, 37.

11 OLG Frankfurt, Beschl. v. 18.06.2019 – 22 U 210/18 m. Anm. Wenker, jurisPR-Verkehr 1/2020 Anm. 3, ebenso: OLG Frankfurt, Urt. v. 08.11.2019 – 22 U 16/19; OLG Frankfurt, Urt. v. 14.11.2019 – 22 U 177/18; OLG Düsseldorf, Urt. v. 28.05.2019 – 1 U 115/18.

12 So Freymann, Fiktive Schadensabrechnung, ZfS 2019, 4.

13 BGH, Urt. v. 26.04.2016 – VI ZR 50/15 = NZV 2016, 575; Freymann/Rüßmann in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl. 2016, § 249 BGB, Rz. 84.

b) Möglicherweise führt die Möglichkeit einer fiktiven Abrechnung auch zu einer Verlagerung von der regelmäßig teureren Markenvertragswerkstatt oder freien Fachwerkstätten zu eher zweifelhaften »Hinterhofwerkstätten« oder sogar Schwarzarbeit. Dies hat nicht nur die Folge, dass zugunsten des Geschädigten ein Delta zwischen den kalkulierten und den tatsächlichen Reparaturkosten verbleibt, sondern dass sich dies möglicherweise auf die Verkehrssicherheit des nur dürftig reparierten Fahrzeugs auswirkt. Diese Problematik trifft aber gleichermaßen auch bei turnusmäßig und unfallunabhängig anfallenden Wartungsarbeiten an Fahrzeugen zu, ist also kein isoliertes Thema der Reparatur unfallbedingter Schäden.

c) Unfallmanipulationen / gestellte Unfälle sind fiktiv einfacher abzurechnen, so dass die Wahlmöglichkeit des Geschädigten derartige kriminelle Praktiken durchaus begünstigt. Allerdings ist mit Sicherheit davon auszugehen, dass die beteiligten Kreise sich sehr schnell an die Änderung der Rahmenbedingungen anpassen würden um den wirtschaftlichen Vorteil weiterzuerfolgen, insbesondere durch frisierte Rechnungen oder Kooperation mit entsprechenden »Szene-Werkstätten«¹⁴.

5. Positive Aspekte einer fiktiven Abrechnung

a) Die Regulierung erfolgt zeitnäher, da nicht bis zur Durchführung einer Reparatur gewartet werden muss. Ferner besteht kein Werkstatt- oder Prognoserisiko und es sind keine Nachweise zur Durchführung einer fachgerechten Reparatur erforderlich.

b) Ein kleiner, aber doch nennenswerter Eckpfeiler zur Vermeidung einer Überkompensation wurde 2002 mit der Einführung des § 249 Abs. 2 S. 2 BGB gesetzt¹⁵. Danach ist die Mehrwertsteuer nur noch zu ersetzen, wenn sie auch tatsächlich angefallen ist¹⁶. Mit dieser Änderung wurde nach der Auffassung des BGH ein systemwidriger Ausnahmetatbestand geschaffen¹⁷. Dies führte allerdings zu einer gewissen Entlastung der Schadenversicherer und damit der Versichertengemeinschaft, da bei fiktiver Abrechnung kein Anspruch mehr auf Erstattung der Mehrwertsteuer besteht, die vom Geschädigten tatsächlich nicht an den Fiskus abgeführt werden musste. Dies führte zu einer kongruenten aber im Ergebnis überschaubaren Minderung des Schadenaufwandes auf der Seite des Schädigers. Darüber hinaus wurde der fiktiven Abrechnung durch die Gesetzesergänzung aber nicht der Boden entzogen. Auch sind bei fiktiver Abrechnung weiterhin keine Sozialabgaben oder Lohnnebenkosten abzuziehen, die ebenfalls in den kalkulierten Lohnkosten enthalten sind¹⁸.

c) Nach gefestigter Rechtsprechung ist bei einem wirtschaftlichen Totalschaden ein Integritätszuschlag von bis zu 130 % des Wiederbeschaffungswertes zu tolerieren, wenn der Geschädigte sein Fahrzeug vollständig und fachgerecht nach den Vorgaben

14 Syrbe, SVR 2020, 5.

15 2. Schadenrechtsänderungsgesetz zum 01.08.2002, BGBl. I 2002, 2674.

16 Vgl. ausführlich: Freymann, Umsatzsteuerersatz nach § 249 Abs. 2 Satz 2 in der Rechtsprechung des BGH, DAR 2019, 429.

17 BGH, Urt. v. 19.02.2013 – VI ZR 69/12 = NZV 2013, 333.

18 BGH, Urt. v. 19.02.2013 – VI ZR 69/12; BGH, Urt. v. 19.02.2013 – VI ZR 202/12; BGH, Urt. v. 19.02.2013 – VI ZR 401/12.

des Sachverständigen repariert (und es mindestens 6 Monate weinternutzt)¹⁹. Dem fiktiv abrechnenden wird dieser Integritätszuschlag nicht eingeräumt, auch wenn es insoweit durchaus einige Unschärfen gibt²⁰. Auch eine Mischung aus fiktiven Netto-Reparaturkosten und tatsächlich gezahlter Mehrwertsteuer ist nicht statthaft²¹.

In diesem Zusammenhang stellt sich durchaus die Frage, ob ein Integritätszuschlag von 30 % überhaupt noch zeitgemäß ist. Mit Ausnahme von Liebhaberfahrzeugen ist das Auto heute kein Familienmitglied mehr, welches in der Garage wohnt. Dies entsprach dem gängigen Lebensgefühl der Zeit des Wirtschaftswunders in den 1950er und 1960er Jahren. Aus heutiger Sichtweise ist das selbst genutzte Fahrzeug überwiegend ein Wirtschaftsgut wie jedes andere. Häufig handelt es sich dabei auch um geleaste Fahrzeuge oder Firmenwagen mit privater Nutzungsmöglichkeit. Damit korrespondiert, dass der Anteil der privaten Neuzulassungen von Pkw im Jahr 2018 nur noch bei 36,1 % lag²². Ein über die Wirtschaftlichkeitsgrenze hinausgehendes Integritätsinteresse am Erhalt des vertrauten Fahrzeugs erscheint daher kaum noch sachgerecht. Das OLG München vertritt dagegen sogar die Auffassung, dass die 130 %-Rechtsprechung auch auf Fahrräder – konkret ging es um ein höherwertiges Rennrad – auszuweiten sei²³. Es erscheint fraglich, ob dies tatsächlich sachgerecht ist.

6. Resümee

Im Ergebnis überwiegen für alle Beteiligten die positiven Aspekte der Möglichkeit einer fiktiven Abrechnung des Schadens. Sie entspricht den anerkannten schadensrechtlichen Grundsätzen. Auch vor dem Hintergrund der Einheitlichkeit des Schadensrechts sollte sie daher grundsätzlich nicht infrage gestellt werden. Es besteht daher weder Grund noch Anlass, in die Dispositionsfreiheit des Geschädigten als Herrn des Restitutionsverfahrens rechtsverändernd einzugreifen. Dementsprechend besteht auch kein Anlass für legislative Korrekturen²⁴.

II. Auswirkungen und Möglichkeiten sinnvoller Anpassungen aus der Sicht der Regulierungspraxis

1. die Rechtsprechung zum sog. Werkstattverweis

a) Bis zum Jahre 2003 bestand in Rechtsprechung und Regulierungspraxis ein weitgehender Konsens, dass bei fiktiver Abrechnung eines Fahrzeugschadens lediglich

19 BGH, Urt. v. 08.12.2009 – VI ZR 119/09 m. Anm. Elsner, jurisPR-VerKR 6/2010 Anm. 1; BGH, Urt. v. 15.02.2005 – VI ZR 70/04 m. Anm. Lemcke, r + s 2005, 175; BGH, Urt. v. 15.02.2005 – VI ZR 172/04.

20 BGH, Urt. v. 02.10.2018 – VI ZR 40/18 = r + s 2019, 1.

21 BGH, Urt. v. 02.10.2018 – VI ZR 40/18 = r + s 2019, 1; BGH, Urt. v. 03.12.2013 – VI ZR 24/13 m. Anm. Wenker, jurisPR-VerKR 5/2014 Anm. 1.

22 auto motor und sport 16/2019 S. 18.

23 OLG München, Urt. v. 16.11.2018 – 10 U 1885/18 = ZfS 2019, 440.

24 Syrbe, SVR 2020, 5.

die statistisch ermittelten, durchschnittlichen ortsüblichen Lohnkosten zu erstatten sind²⁵. Diese Praxis hat der BGH mit dem sog. Porsche-Urteil vom 29.04.2003 ad acta gelegt, da die statistisch ermittelten Durchschnittswerte nicht den i.S.d. § 249 Abs. 2 BGB zur Wiederherstellung erforderlichen Betrag repräsentieren²⁶. Durch die Beschränkung auf abstrakte Durchschnittssätze würde die Entscheidungsfreiheit des Geschädigten unzumutbar eingeschränkt. Das Gericht wies aber darauf hin, dass derjenige Geschädigte, der eine ohne Weiteres zugängliche günstigere und gleichwertige Reparaturmöglichkeit habe, sich auf diese verweisen lassen müsse. Damit war der Begriff des Werkstattverweises geboren. Die Entscheidung verhielt sich allerdings ausdrücklich nicht zur Abgrenzung zwischen den Stundenverrechnungssätzen der im Gutachten benannten Vertragswerkstatt und einer vom Schädiger konkret benannten preisgünstigeren Werkstatt. Durch die unterschiedliche Auslegung des Urteils in der Instanzrechtsprechung entwickelte sich nachfolgend eine wahre Prozessflut zu diesem Problemkreis, die bis heute andauert²⁷. Mit dem grundlegenden Urteil des BGH vom 20.10.2009, welches als »VW-Urteil« bekannt wurde und nachfolgend zehn weiteren Entscheidungen hat der BGH dann ein Stufensystem – quasi eine Segelanleitung – entwickelt, mit dem die streitigen Fragen überwiegend geklärt werden²⁸: Der Geschädigte kann bei einem Fahrzeualter von mehr als drei Jahren grundsätzlich an eine freie Fachwerkstatt verwiesen werden, wenn diese problemlos erreichbar ist und eine technisch gleichwertige Qualität der Reparatur des Schadens bietet. Dies gilt auch dann, wenn die vom Geschädigten vorgelegte Kalkulation bereits durchschnittliche ortsübliche Lohnkosten berücksichtigt. Die Verweisung ist nur dann nicht zumutbar, wenn der Geschädigte nachweist, dass sein Fahrzeug vor dem Unfall stets in einer Markenwerkstatt gewartet und repariert wurde. Damit dokumentiert der Geschädigte ein zu respektierendes besonderes Interesse an der Ausführung aller Arbeiten in einer Markenwerkstatt. Die nur gelegentliche Durchführung einzelner Arbeiten in einer markengebundenen Werkstatt ist insoweit aber nicht ausreichend. Die Verweisung ist bis zur letzten mündlichen Verhandlung statthaft.

25 Z.B. OLG Hamm, Urt. v. 22.04.1996 – 6 U 144/95 und LG Berlin, Urt. v. 03.06.2002 – 58 S 446/01.

26 BGH, Urt. v. 29.04.2003 – VI ZR 398/02 = NJW 2003, 2086.

27 Vgl. auch Wenker, Zur fiktiven Abrechnung des Fahrzeugschadens, VersR 2005, 917.

28 BGH, Urt. v. 20.10.2009 – VI ZR 53/09 m. Anm. Wenker, jurisPR-VerkR 1/2010 Anm. 1; BGH, Urt. v. 20.10.2009 – VI ZR 53/09 (»VW-Urteil«) m. Anm. Wenker, jurisPR-VerkR 1/2010 Anm. 1; BGH, Urt. v. 23.02.2010 – VI ZR 91/09 (»BMW-Urteil«) m. Anm. Wenker, jurisPR-VerkR 15/2010 Anm. 1; BGH, Urt. v. 22.06.2010 – VI ZR 302/08 (»Audi Quattro-Urteil«); BGH, Urt. v. 22.06.2010 – VI ZR 337/09 (»Mercedes-Urteil«) m. Anm. Wenker, jurisPR-VerkR 16/2010 Anm. 3; BGH, Urt. v. 13.07.2010 – VI ZR 259/09 (»A-Klasse-Urteil«); BGH, Urt. v. 14.05.2013 – VI ZR 320/12; BGH, Urt. v. 15.07.2014 – VI ZR 313/13 m. Anm. Wenker, jurisPR-VerkR 21/2014 Anm. 3; BGH, Urt. v. 28.04.2015 – VI ZR 267/14 (»E-Klasse-Urteil«); BGH, Urt. v. 07.02.2017 – VI ZR 182/16 (»T-Modell-Urteil«) m. Anm. Wenker, jurisPR-VerkR 15/2017 Anm. 1; BGH, Urt. v. 25.09.2018 – VI ZR 65/18 m. Anm. Wenker, jurisPR-VerkR 8/2019 Anm. 2.

b) Im Nachgang zu dem sog. Porsche-Urteil²⁹ wurde über einen Zeitraum von 16 Jahren, jedenfalls mehrere tausend Instanzurteile und nicht weniger als 11 Entscheidungen des BGH ein System geschaffen, mit dem die Regulierungspraxis klarkommt, welches aber sowohl auf der Seite des Geschädigten, wie auch auf der Seite der Haftpflichtversicherer unbefriedigend ist und einen hohen Aufwand erfordert. So ist der Geschädigte gehalten Wartungsnachweise und Reparaturrechnungen vorzulegen. Die Versicherer müssen Datenbanken pflegen und externe Dienstleister kostenpflichtig mit Erstellung von Prüfberichten beauftragen. Beiderseits führt dies zu einem Bedarf an Zeit, Kosten und Korrespondenz. Im Ergebnis führt die Anwendung der Vorgaben der Rechtsprechung zu einer rechtlich zutreffenden Regulierung des fiktiv geltend gemachten Fahrzeugschadens, nicht aber zu einer für den Geschädigten transparenten und nachvollziehbaren Abrechnung. Diese liegt aber nicht nur im legitimen Interesse des Geschädigten, sondern auch im Interesse des Haftpflichtversicherers.

In dem sog. Porsche-Urteil hat der BGH festgestellt, dass der abstrakte Mittelwert der Stundenverrechnungssätze aller repräsentativen Marken- und freien Fachwerkstätten einer Region als statistisch ermittelte Rechengröße nicht den zur Wiederherstellung erforderlichen Betrag repräsentiert³⁰. Allerdings zeigt die Erfahrung der letzten 16 Jahre, dass nach dieser Maßgabe keine bessere Eingrenzung des tatsächlich erforderlichen Betrages erfolgen konnte. Schließlich geht es auch um eine fiktive Abrechnung, weil der Geschädigte im Rahmen seiner Dispositionsfreiheit eben nicht konkret unter Vorlage einer Reparaturrechnung abrechnen möchte. In anderen Bereichen stößt die Abrechnung auf der Basis abstrakter Werte hingegen nicht auf Widerspruch. Die Nutzungsausfallentschädigungen während des Ausfalls des Fahrzeugs werden etwa seit vielen Jahren nach Tabellen pauschaliert, in dem die verschiedenen Fahrzeugtypen in verschiedene Klassen eingruppiert werden. Ähnlich auch die Vorhaltekosten bei gewerblich genutzten Fahrzeugen. Die erforderlichen Mietwagenkosten werden ebenfalls nicht auf der Basis konkreter Angebote regionaler Mietwagenunternehmer abgerechnet, sondern nach Tabellenwerken (Schwacke, Fraunhofer oder zunehmend einem Mittelwert daraus). Die statistisch ermittelten ortsüblichen Stundenverrechnungssätze sind im Ergebnis nichts Anderes. Insoweit besteht daher ein Wertungswiderspruch zur Abrechnung fiktiver Reparaturkosten. Wie die zahlreichen streitigen Auseinandersetzungen belegen, vermeidet die Anwendung mittlerer ortsüblicher Stundenverrechnungssätze Kosten für Prüfberichte, streitige Auseinandersetzungen zu zahlreichen Detailfragen und kommt dabei zu vergleichbaren Ergebnissen – auch in wirtschaftlicher Hinsicht.

2. Abrechnung mittelbarer Begleitschäden

Neben dem reinen Unfallschaden an der Fahrzeugschubstanz werden regelmäßig auch Positionen geltend gemacht, die man als mittelbare Begleitschäden bezeichnen kann. Mitunter ist insoweit streitig, ob es sich um Sach- oder Sachfolgeschäden handelt.

29 BGH, Urt. v. 29.04.2003 – VI ZR 398/02 = NJW 2003, 2086.

30 BGH, Urt. v. 29.04.2003 – VI ZR 398/02 = NJW 2003, 2086.

Dabei handelt es sich um Schadenpositionen die im Rahmen der Wiederherstellung anfallen können, insbesondere um Kosten für die Verbringung des Fahrzeugs zu einer Lackiererei, Aufschläge auf die unverbindlichen Preisempfehlungen des Herstellers oder Importeurs für Original-Ersatzteile («UPE-Aufschläge»), aber auch Kosten einer reparaturbedingten Beilackierung³¹, für die Entsorgung von Altteilen oder einer Reinigung nach der Reparatur³². Beispielhaft soll dies an sog. Verbringungskosten dargestellt werden. Häufig werden in Schadengutachten Kosten für die Verbringung des teilinstandgesetzten Fahrzeugs zu einer Lackiererei und dessen Rücktransport zur Reparaturwerkstatt nach erfolgter Lackierung kalkuliert. Ob und in welcher Höhe diese Kosten in einer bestimmten Fachwerkstatt tatsächlich anfallen, kann erst nach der konkreten Durchführung der Reparatur festgestellt werden. So gibt es zahlreiche größere Vertragswerkstätten in Ballungszentren, die über eine eigene Lackiererei verfügen. Ebenso verfügen viele auf Unfallinstandsetzung spezialisierte Karosseriebaubetriebe über eine eigene Lackiererei. In Gewerbegebieten oder sog. Automeilen liegen Lackierereien häufig in unmittelbarer Nähe zu Reparaturwerkstätten, Vertragshändlern und anderen Dienstleistern der Branche. Andererseits kann es in ländlichen Bereichen mit kleineren Betrieben durchaus erforderlich sein, das Fahrzeug für die Reparaturlackierung in einen Nachbarort zu verbringen. Ob und ggf. in welcher Höhe Verbringungskosten tatsächlich anfallen, kann daher zutreffend erst beurteilt werden, wenn die Reparatur tatsächlich durchgeführt wurde. Dementsprechend geht ein Teil der Rechtsprechung davon aus, dass Verbringungskosten bei fiktiver Abrechnung grundsätzlich nicht zu ersetzen sind³³. Nach anderer Auffassung gehören Verbringungskosten auch bei fiktiver Abrechnung zum erforderlichen Wiederherstellungsaufwand³⁴. Zunehmend wird auch ein vermittelnder Ansatz vertreten, der sich im Einzelfall an der Ortsüblichkeit orientiert³⁵. Da es sich bei mittelbaren

31 BGH, Urt. v. 17.09.2019 – VI ZR 396/18.

32 Sieger, ZfS 2020, 4.

33 KG Berlin, Beschl. v. 27.06.2018 – 25 U 155/17 = SVR 2018, 380; OLG Frankfurt, Urt. v. 15.04.2014 – 16 U 213/13; OLG Schleswig, Urt. v. 30.08.2012 – 7 U 146/11; LG Detmold, Urt. v. 30.09.2015 – 10 S 74/15; LG Heidelberg, Urt. v. 27.07.2016 – 1 S 6/16; LG Limburg, Urt. v. 20.05.2011 – 3 S 20/11 = SP 2011, 400; LG Paderborn, Urt. v. 25.06.2013 – 20 O 95/13; AG Aachen, Urt. v. 11.12.2013 – 101 C 65/12; AG Gelsenkirchen, Urt. v. 26.01.2015 – 204 C 82/14; AG Hannover, Urt. v. 16.10.2015 – 535 C 9136/15; AG Lüdenscheid, Urt. v. 20.04.2018 – 96 C 146/15; AG Ratingen, Urt. v. 07.01.2016 – 10 C 75/15; AG Unna, Urt. v. 21.05.2014 – 16 C 699/13.

34 OLG Düsseldorf, Urt. v. 06.03.2012 – 1 U 108/11 = SP 2012, 324; LG Hildesheim, Urt. v. 01.04.2010 – 7 S 254/09 – NZV 2010, 575; LG Memmingen, Urt. v. 25.02.2015 – 11 S 1713/14; AG Dortmund, Urt. v. 31.01.2014 – 436 C 1027/13; AG Ibbenbüren, Urt. v. 13.12.2012 – 3 C 366/12; AG Rheda-Wiedenbrück, Urt. v. 24.04.2017 – 3 C 219/16; AG Unna, Urt. v. 21.06.2016 – 15 C 197/16.

35 BGH, Urt. v. 25.09.2018 – VI ZR 65/18 = NZV 2019, 303 (zu der gleichgelagerten Problematik »UPE-Aufschläge«; OLG Hamm, Urt. v. 28.03.2017 – 26 U 72/16 = ZfS 2017, 565; OLG Frankfurt, Urt. v. 21.04.2016 – 7 U 34/15 m. Anm. Wenker, jurisPR-VerkR 21/2016 Anm. 2; OLG Hamm, Urt. v. 30.10.2012 – 9 U 5/12 = NZV 2013, 247; LG Oldenburg, Beschl. v. 31.07.2014 – 9 S 376/14.

Begleitschäden der genannten Art nicht um unfallbedingte Schäden an der Fahrzeugschubstanz im eigentlichen Sinne handelt, sondern um solche, die nur anlässlich der konkreten Reparatur und in Abhängigkeit von den Konditionen der jeweiligen Werkstatt anfallen können, handelt es sich dabei nicht erforderliche Kosten im Sinne des § 249 Abs. 2 S. 1 BGB. Es wäre daher konsequent, diese Positionen im Rahmen einer fiktiven Abrechnung grundsätzlich nicht zu berücksichtigen.

Bei dem Anspruch auf eine Nutzungsausfallentschädigung handelt es sich ebenfalls um einen typischen, aber nicht notwendigen Begleitschaden, der überhaupt, noch seiner Höhe nach bereits im Zeitpunkt des Schadens fixiert ist, sondern sich erst anlässlich der konkreten Reparatur und dessen Dauer in einer zuvor noch nicht feststehenden Höhe konkretisieren kann. Insoweit ist es folgerichtig unbestritten, dass eine fiktive Abrechnung eines Ausfallschadens nicht in Betracht kommt³⁶.

36 BGH, Urt. v. 23.03.1976 – VI ZR 41/74 = NJW 1976, 1396; OLG Hamm, Urt. v. 25.11.1997 – 27 U 10/97 = OLGR 1998, 10; LG Köln, Urt. v. 02.10.1997 – 20 O 639/96 = SP 1997, 472; LG Bochum, Urt. v. 17.01.1995 – 9 S 515/94.

Aggressionen im Straßenverkehr und Verkehrsklima – Häufigkeit, Ursachen und Maßnahmen

**Dr. Hardy Holte,
Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach**

1 Einleitung

In den Empfehlungen des 51. Deutschen Verkehrsgerichtstags in 2013 zum Arbeitskreis III »Aggressionen im Straßenverkehr« wurde festgehalten, dass aggressive Verhaltensweisen im Straßenverkehr die Verkehrssicherheit gefährden und dass die durch aggressives Verhalten entstehenden Regelverletzungen von den bestehenden Regelungen grundsätzlich abgedeckt werden. Dementsprechend erhielt die Empfehlung zur Umsetzung kommunikativer, edukativer und rehabilitativer Maßnahmen zur Sensibilisierung von Verkehrsteilnehmern für die Problematik aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr besonderes Gewicht. Um der komplexen Ursachenstruktur und den unterschiedlichen Erscheinungsformen von Aggressionen Rechnung zu tragen, sei ein Bündel aufeinander abgestimmter Maßnahmen erforderlich. Zur systematischen Feststellung des Umfangs und der Entwicklung von Aggressionen im Straßenverkehr wurde ein regelmäßiges Monitoring empfohlen (Deutscher Verkehrsgerichtstag, 2013).

Inzwischen wurde ein solches Monitoring im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit der Aufarbeitung des Kenntnisstandes zum Thema »Aggressionen im Straßenverkehr« und der Entwicklung eines entsprechenden Erhebungsinstruments begonnen (Schade, Rößger, Eggs, Follmer & Schlag, 2019). Eine Fortsetzung des Monitorings ist in 2019 mit der Basis-Erhebung gestartet (1. Messung mit neu entwickeltem Instrumentarium). Weitere Erhebungen sind in regelmäßigen Abständen geplant.

Der Beauftragung zu diesem Monitoring ging ein Expertengespräch zum Thema »Aggressionen im Straßenverkehr« am 12.12.2014 in der BASt voraus. Nach Ansicht der Experten kann ein regelmäßiges Monitoring zukünftig die Entwicklung von Aggressionen im Straßenverkehr und des Verkehrsklimas dokumentieren und somit eine Steuerungsgrundlage für weitere Maßnahmen bilden. Ein regelmäßiges Monitoring könnte unter zwei Perspektiven erfolgen: (1) Analyse der Entwicklung des Verkehrsklimas und (2) systematische Erfassung der Prävalenz aggressiver Verhaltensweisen. Während die Erfassung des Verkehrsklimas auf subjektiven Angaben

der Verkehrsteilnehmer basiert, stützt sich die Ermittlung der Prävalenz aggressiver Verhaltensweisen auf objektiven Daten. Die Expertengruppe regte an, im Rahmen einer Methodenstudie einen praktikablen und belastbaren Ansatz zur Ermittlung von subjektiven und objektiven Indikatoren bei der Erfassung des Verkehrsklimas und der Prävalenz aggressiver Verhaltensweisen zu entwickeln. Es wurde darauf hingewiesen, dass insbesondere bei der Wahl objektiver Indikatoren ein sorgfältiger Bezug zu aggressiven Verhaltensweisen hergestellt sein muss, um solche Verhaltensweisen auszuschließen, die zwar gefährlich sind, aber nicht notwendigerweise auch als aggressiv anzusehen sind. Es sollte geprüft werden, inwieweit die Erhebung objektiver Indikatoren aggressiven Verhaltens über Beobachtungsstudien, über Analysen der Unfallstatistik oder über Analysen der Einträge im Fahrignungsregister (FAER) des Kraftfahrtbundesamtes erfolgen kann. Als Methode zur Erfassung des Verkehrsklimas würde sich nach Ansicht der Experten eine Repräsentativbefragung eignen (Holte, 2014).

Grundsätzlich lässt sich die Frage, wie häufig Aggressionen im Straßenverkehr vorkommen und wie sie reduziert werden können, nur beantworten, wenn eine allgemeingültige Definition zugrundegelegt wird, mit deren Hilfe sich Verhaltensweisen eindeutig als aggressiv kennzeichnen lassen. Entsprechendes trifft auch auf den Begriff »Verkehrsklima« zu. Daher erfolgt vor der Darstellung des Kenntnisstandes zum Thema »Aggressivität im Straßenverkehr« zunächst eine Begriffsklärung.

2 Begriffsklärung

2.1 Aggressionen und Aggressivität

In Praxis und Forschung bestehen ganz unterschiedliche Vorstellungen darüber, was im Straßenverkehr »aggressive Verhaltensweisen« sind. Genannt werden häufig die in Bild 1 aufgeführten Verhaltensweisen von Autofahrern und -fahrerinnen. Erwähnt werden außerdem das Fahren mit zu hoher Geschwindigkeit und illegale Autorennen.

- Schimpfen
- Beleidigen
- obszöne Gestik
- physische Gewalt (z.B. Schlagen mit dem Baseballschläger)
- dichtes Auffahren
- Abdrängen
- knappes Einscheren
- rechts Überholen
- Überholen kurz vor einer Ausfahrt
- Verhinderung des Überholtwerdens
- zu dichtes Überholen von Radfahrern
- Ausbremsen auf der linken Spur
- Lückenspringen
- mangelnde Bereitschaft, das Reißverschlussprinzip zu praktizieren
- Ausscheren nach links, wenn sich ein schnelles Fahrzeug nähert
- Parkplatzklau

Bild 1: Wahrgenommene aggressive Verhaltensweisen.

Folgt man der Definition von Anderson und Bushman (2002), nach der Aggression ein physisches oder verbales Verhalten ist, mit dem beabsichtigt wird, eine andere Person zu verletzen oder ihr Schaden zuzufügen, dann können einige Verhaltensweisen, wie »dichtes Auffahren« oder »knappes Einscheren« nicht grundsätzlich als aggressiv bezeichnet werden, da nicht immer von einer festen Absicht auszugehen ist.

Eine Definition aggressiven Verhaltens im Straßenverkehr, die unter Experten weitgehend Zustimmung erlangt hat, stammt von Herzberg & Schlag (2006, S. 75): »Ein Verhalten im Straßenverkehr ist aggressiv, wenn es andere Verkehrsteilnehmer zu schädigen beabsichtigt (affektive Aggression) oder wenn es die Durchsetzung eigener Ziele intendiert, zu deren Erreichung die Schädigung anderer Verkehrsteilnehmer in Kauf genommen wird (instrumentelle Aggression).« Ein Verhalten, das nach dieser Definition als aggressives Verhalten bewertet wird, grenzt sich von einem Verhalten ab, das als Fehlverhalten zu verstehen ist. So kann ein zu dichtes Auffahren auch aus Unachtsamkeit (Fehlverhalten) erfolgen und wäre damit nicht als »aggressiv« zu bezeichnen (vgl. Bornewasser & Unger, 2013; Uhr, 2014).

Eine besondere Schwierigkeit bei der Feststellung aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr liegt darin, dass aus der reinen Beobachtung nicht unmittelbar auf Aggression geschlossen werden kann. Es bedarf der Interpretation, ob ein bestimmtes Verhalten als aggressiv bezeichnet werden kann. Und um eine sichere Interpretation in einer konkreten Verkehrssituation leisten zu können, sind Kenntnisse über die gegebenen personenbezogenen (z.B. Ärger, Wut, Aggressivität, Ziele) und situativen Voraussetzungen (z.B. Stress, Termindruck) erforderlich. Solche Erkenntnisse liegen in der Regel weder dem Laien noch dem Experten in ausreichendem Maße vor, daher lassen sich nur relativ wenige beobachtbare Verhaltensweisen im Straßenverkehr

benennen, die eine zuverlässige Einstufung als »aggressiv« aus der Perspektive einer psychologischen Definition von Aggression erlauben.

In der Forschung sind die Begriffe »Aggression« und »Aggressivität« unterschiedlich definiert. Während »Aggression« für ein konkretes, beobachtbares aggressives Verhalten steht, wird »Aggressivität« verwendet, wenn eine Disposition zu aggressivem Verhalten gemeint ist (u.a. Maag et al., 2003).

2.2 Verkehrsklima

Das Verkehrsklima ist geprägt durch die *Interaktionen zwischen Verkehrsteilnehmern* (z.B. aggressives oder rücksichtsvolles Verhalten). Diese enge Definition des Verkehrsklimas, wie sie auch von Schade et al. (2019) verwendet wird, ist vom Begriff »Verkehrssicherheitskultur« zu unterscheiden. Verkehrssicherheitskultur umfasst nach Holte (2019a) alle subjektiven und objektiven verkehrssicherheitsrelevanten Gegebenheiten eines Landes. Dazu zählen zum Beispiel Normen, Werte, Einstellungen und Verhaltensgewohnheiten (z.B. Geschwindigkeitsverhalten, Nutzung von Sicherheitseinrichtungen), aber auch Gesetze, Überwachung, Infrastruktur oder Fahrzeugtechnik.

Das Verkehrsklima – und damit die Interaktionen zwischen Verkehrsteilnehmern – lässt sich prinzipiell über objektive und subjektive Indikatoren erfassen. Objektive Indikatoren für Interaktionsverhalten wären z.B. aggressive Verhaltensweisen bzw. Konflikte, Abstände oder Delikte. Die Problematik, die bei der Erfassung objektiver Indikatoren besteht, ist grundsätzlich die gleiche wie für die Erfassung konkreter aggressiver Verhaltensweisen. Diese wird unter Punkt 4 näher ausgeführt. Ein subjektiver Indikator des Verkehrsklimas ist die Wahrnehmung und Bewertung sozialer Interaktionen im Straßenverkehr. Dieser lässt sich relativ einfach über Befragungen erfassen. Ein entsprechendes Erhebungsinstrument wurde im Rahmen eines BASt-Projekts von Schade et al. (2019) entwickelt und überprüft. Weitere Ausführungen hierzu finden sich unter Punkt 5.1.

Die Verkehrsklimastudien der Unfallforschung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) (2016) sind breiter angelegt. Sie schließen bei der Erfassung des Verkehrsklimas Fragen mit ein, die eher der Verkehrssicherheitskultur zuzuordnen sind. So zum Beispiel die Frage nach der subjektiven Sicherheit bzw. dem Sicherheitsempfinden sowie die Fragen nach der Nutzung des Handys oder der Häufigkeit des Helmtragens von Fahrrad- bzw. Pedelec-Fahrern und Fahrerinnen.

3. Ursachen aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr

3.1 Personenbezogene Ursachen

Menschen unterscheiden sich darin, wie sie ihre Umwelt wahrnehmen, wie sie die vielfältigen Informationen verarbeiten und zu Entscheidungen kommen, wie sie fühlen, welche Motive ihr Verhalten steuern, wie sie mit Stresssituationen und Belastungen umgehen und wie sehr bestimmte stabile Personenmerkmale das eigene Verhalten steuern. Eine Gemeinsamkeit besteht darin, dass ihr Verhalten durch Erwartungen gesteuert wird, mehr oder weniger bewusst und mehr oder weniger automatisch, und

die ihrerseits von den gegebenen Personen- und Situationsmerkmalen beeinflusst werden (Holte, 2012). Diese Erwartungen spiegeln ein oft fehlendes Bewusstsein über mögliche Tatfolgen, eine falsche Interpretation der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer, geringe mit der Tat verbundene subjektive Kosten (geringe Sanktionshöhe, geringer Aufwand), eine geringe subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit, einen hohen mit der Tat verbundenen subjektiven Nutzen (z.B. Spaß haben, besonderen »Kick« erleben, Spannungsabbau, Akzeptanzsteigerung bei Freunden oder Bekannten) sowie die Selbstwahrnehmung, dass die betreffende Person sich befähigt sieht, aggressive Verhaltensweise auszuführen, ohne sich selbst zu gefährden.

Insbesondere folgende *Personenmerkmale* begünstigen aggressive Verhaltensweisen im Straßenverkehr:

- (1) **Emotionen:** Ärger, Stresserleben, Zeitdruck erleben, Gefühl der Gleichgültigkeit, ein starkes Gefühl der Anonymität (Ellison-Potter, Bell & Deffenbacher, 2001) oder mangelndes Einfühlungsvermögen. *Mangelndes Einfühlungsvermögen* (Empathie) führt dazu, dass sich die Täter nicht genügend in die Situation ihrer potenziellen Opfer hineinversetzen können. Die Folge ist eine geringere Hemmschwelle für das Ausleben aggressiver Impulse aufgrund von Ärger, Frustration oder Wut. Auch die empfundene *Anonymität* lässt die Hemmschwelle für aggressive Verhaltensweisen herabsinken. *Empfundene Gleichgültigkeit* basiert auf Einstellungen, persönlichen Werthaltungen und moralischem Empfinden und kann durch widrige Lebensumstände verstärkt werden. Wer nichts zu verlieren hat, der braucht sich auch nicht um mögliche negative Folgen des eigenen Verhaltens zu sorgen. Eine realistische Folgenabschätzung kann Verkehrsteilnehmer davon abhalten, sich aggressiv zu verhalten. Dieser »Schutz« ist jedoch aufgehoben, wenn hinsichtlich der Konsequenzen für andere und auch für sich selbst Gleichgültigkeit besteht.
- (2) **Personenwahrnehmung:** Zuschreibung von Verantwortung (z.B. Lennon & Watson, 2015), Status, Vorurteile (z.B. Bornewasser, 2013) und Personenmerkmale. Auftretende *Frustrationen* oder *Ärger* spielen eine zentrale Rolle bei der Entstehung aggressiver Verhaltensweisen. Ganz entscheidend dabei jedoch ist, wie ein verärgelter Verkehrsteilnehmer die jeweilige Verkehrssituation interpretiert. Schreibt zum Beispiel ein Autofahrer einem Drängler eine Absicht zu, ihn von der linken auf die rechte Spur der Autobahn abzurängen, dann wird eine Gegenreaktion (z.B. durch Blockieren) mit großer Wahrscheinlichkeit stärker ausfallen, als wenn der Bedrängte eine solche Absicht nicht wahrnimmt. Das Unterstellen einer Absicht ist häufig fehlerbehaftet, da es ja kaum eine Möglichkeit gibt, diese Annahme zu verifizieren.
- (3) **Persönlichkeitsmerkmale:** Temperament (Impulsivität, Sensation Seeking), Lebensstil (Holte, 2012), Ärgerneigung (»Trait-Anger, Driving-Anger«) (Dahlem & White, 2006), emotionale Stabilität (Dahlem & White, 2006) oder Frustrationstoleranz. *Sensation Seeker* (Abenteuerlust) begehen häufiger Verkehrsverstöße (Herzberg, 2001), verhalten sich häufiger aggressiv am Steuer (Jonah, 2001; Dahlem & White, 2006) und fahren riskanter als Nicht-Sensation Seeker

- (Herzberg, 2001). Aggressives Verhalten beim Autofahren korreliert positiv mit *Impulsivität* (Dahlem, Martin, Ragan & Kuhlmann, 2005) und negativ mit *emotionaler Stabilität* (Dahlem & White, 2006). Als mögliche Ursache für aggressive Verhaltensweisen im Straßenverkehr kann auch eine relativ stark ausgeprägte *Aggressivität* der handelnden Person sein. Aus der Fachliteratur geht hervor, dass Personen mit einem erhöhten Aggressionspotenzial ein aggressiveres oder risikoreicheres Verhalten im Straßenverkehr aufweisen (Arnett, Offer & Fine, 1997; Lajunen & Parker, 2001; Galovski, Malta & Blanchard, 2006; Witthöft, Hofmann & Petermann, 2011; Hennessy, 2011).
- (4) **ADHS-Betroffene** (Aufmerksamkeitsdefizit-, Hyperaktivitätsstörung): u.a. Probleme bei der Impulskontrolle (Malta, Blanchard & Freidenberg, 2005; Richards, Deffenbacher, Rosén, Barkley & Rodricks, 2006).
 - (5) **Persönlichkeitsstörungen:** z.B. antisoziale Persönlichkeit, Borderline-Störung, narzisstische Persönlichkeitsstörungen, histrionische Persönlichkeitsstörung. Bei diesen Störungen zeigen sich erhebliche Probleme bei der Affektregulation.
 - (6) **Fähigkeiten:** Menschen unterscheiden sich in der Fähigkeit mit Frustration, Ärger oder Wut umzugehen und somit auch in der Fähigkeit, Impulse zu steuern. Diese Fähigkeit ist im Jugendalter noch unzureichend ausgeprägt. Die Gründe dafür liegen zum einen im Mangel an Erfahrungen, zum anderen aber auch im noch nicht abgeschlossenen Reifungsprozess des Gehirns (u.a. Skala, 2019). Störungen der Impulskontrolle können aber auch auf psychische Störungen zurückzuführen sein, wie zum Beispiel auf das Borderlinesyndrom, auf manische Störungen, aber auch auf Suchterkrankungen.

3.2 Kontextabhängige Ursachen

Neben den o.a. personenbezogenen Merkmalen begünstigen auch bestimmte Kontexteigenschaften bzw. Situationsmerkmale das Auftreten aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr. Die wichtigsten Situationsmerkmale werden nachfolgend dargestellt.

- (1) **Wachsende Fahrzeugdichte, höhere Jahresfahrleistung der Älteren und Inhomogenität des Verkehrsflusses:** Die wachsende Anzahl von Fahrzeugen und die damit verbundene Inhomogenität des Verkehrsflusses (bedingt durch größere Geschwindigkeitsdifferenzen) führen zu mehr Begegnungssituationen zwischen Verkehrsteilnehmern und erhöhen damit die Wahrscheinlichkeit von aggressiven Verhaltensweisen. Der **Pkw-Bestand in Deutschland** (Kraftfahrtbundesamt, 2019) erhöhte sich zwischen 2012 und 2018 um 9,8 % (von 42,9 Millionen auf 47,1 Millionen Pkw). Die **Pkw-Fahrleistung** in Kilometer stieg in Deutschland zwischen 2008 und 2017 (MiD 2008 und MiD 2017) um 2,8 %. Wie aus Bild 2 hervorgeht, gab es einen Anstieg der Jahresfahrleistung ab der Altersgruppe der 50–54-Jährigen. Der Anstieg der Jahresfahrleistung in der Gruppe der ab 75-Jährigen erhöhte sich sogar um knapp 95 %. Dagegen sind die Fahrleistungen in den jüngeren Altersgruppen teilweise enorm gesunken. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung können zwei gegensätzliche Hypothesen

zur Aggression von Pkw-Fahrern und -Fahrerinnen aufgestellt werden. (A) Die Aggressionen im Straßenverkehr nehmen ab, da der Anteil der Älteren zunimmt und da diese Gruppe eher rücksichtsvoll und weniger aggressiv fährt; (B) Die Aggressionen im Straßenverkehr nehmen zu, da aufgrund eines steigenden Anteils Älterer die Differenzgeschwindigkeiten (zu den Jüngeren) größerer werden, was mit einer Zunahme an Begegnungssituationen und möglichen Konflikten verbunden ist. Bislang liegen noch keine Studien zur Stützung der Hypothesen vor.

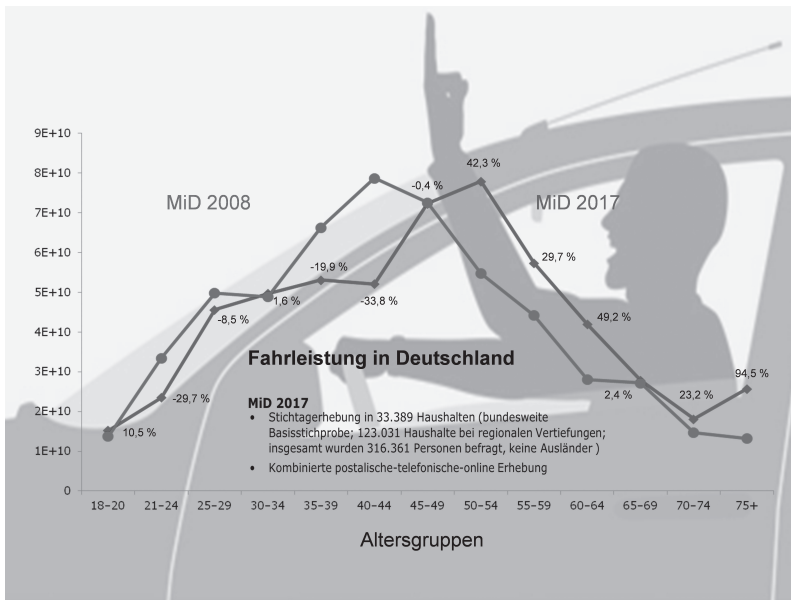


Bild 2: Jahresfahrleistungen von Pkw-Fahrerinnen und Fahrer in 2017 (MiD 2017, Linie mit Raute-Zeichen).

- (2) **Merkmale des Verkehrsraums:** Ampelregelung, Baustellen, Verengungen, Stau, Verkehrsregelung oder Nutzung durch unterschiedliche Verkehrsteilnehmer (Nutzung von z. B. Pkw, Fahrrad, Motorrad, Motorroller, Pedelec oder E-Scooter). Alle diese Merkmale können bei den Verkehrsteilnehmern Ärger oder Frustration hervorrufen, was die Vorstufe zu einer aggressiven Handlung darstellt.
- (3) **Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer:** Verhalten sich andere Verkehrsteilnehmer regelwidrig oder aggressiv, könnte dies auch der auslösende Grund für den Beginn eines Konfliktes zwischen den beteiligten Verkehrsteilnehmern sein. Eine Reduktion aggressiver Verhaltensweisen geht daher auch einher mit einer Verkehrskultur, in der sich alle Verkehrsteilnehmer mit mehr Rücksicht und den Regeln entsprechend verhalten.

- (4) **Soziale Kontrolle:** Als soziale Kontrolle wird der Einfluss anderer Personen auf das Verhalten eines Einzelnen bezeichnet. Ein aggressiver Autofahrer, der die Tat alleine ausübt, ist keiner unmittelbaren sozialen Kontrolle ausgesetzt. Wird die Tat im Rahmen einer Gruppenaktivität begangen, so wird soziale Kontrolle über die Gruppennorm ausgeübt. Diese äußert sich in konkreten Erwartungen, Wünschen oder Forderungen der Mitfahrenden. Die Gruppennorm kann sich als Gruppendruck manifestieren und einen Einzelnen zu einem gruppenkonformen Verhalten »zwingen«. Der Straßenverkehr bietet ihren Nutzern häufig einen Freiraum sozialer Kontrolle.
- (5) **Fehlende Kommunikationsmöglichkeiten:** Die Interpretation der Motive und Absichten anderer Verkehrsteilnehmer ist häufig fehlerhaft und begünstigt aggressive Verhaltensweisen. Dafür mitverantwortlich sind häufig die fehlenden Kommunikationsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsteilnehmern. Die Kommunikation beschränkt sich weitgehend auf Gestik, Nutzung der Hupe oder Lichthupe.
- (6) **Überwachung und Sanktionen:** Überwachung ist grundsätzlich ein probates Mittel, aggressive Verhaltensweisen im Straßenverkehr zu verhindern. Sie führt aber nur dann zu einer gewünschten Verhaltensänderung, wenn zwei wesentliche Voraussetzungen erfüllt sind – eine hohe Überwachungsichte und eine abschreckende Sanktionshöhe.
- (7) **Generell ungünstige Lebensumstände:** Ungünstige Lebensumstände wirken sich häufig negativ auf die menschliche Psyche aus. So können Frustrationen, Gleichgültigkeit, Hoffnungslosigkeit oder Aggressionen zum Beispiel aufgrund von Arbeitslosigkeit, finanzieller Probleme, Zeitdruck, des Verlustes eines Partners, eines schwachen familiären Zusammenhalts oder einer geringen Lebensqualität ausgelöst werden. Solche Emotionen können das Verhalten einer Person in einer ganz konkreten Verkehrssituation beeinflussen.
- (8) **Automatisierung:** Das Fahren eines automatisierten Autos kann Emotionen gesteuertes Fahrverhalten verdrängen und zur Homogenisierung des Straßenverkehrs beitragen. Dadurch können Aggressionen und konfliktreiche Begegnungen vermieden werden. Allerdings können auch Aggressionen zwischen denen, die ein automatisiertes und ein nicht-automatisiertes Fahrzeug fahren, entstehen, zum Beispiel dann, wenn ein automatisiertes Fahrzeug Anlass für die Entstehung von Ärger von Fahrzeugführern nicht-automatisierter Autos werden. Entsprechende Forschung hierzu liegt bislang noch nicht vor.

4. Aggressive Verhaltensweisen: Häufigkeit und Veränderung

Schenkt man der Medienberichterstattung der letzten Jahre Glauben, so sei eine Zunahme aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr zu verzeichnen. Eine solche Entwicklung kann wissenschaftlich nicht nachgewiesen werden. Eine Analyse der einschlägigen Literatur von Schade et al. (2019) ergab, dass es nicht möglich ist, die Häufigkeit aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr zuverlässig anzugeben. Somit ist auch eine zuverlässige Beurteilung der Entwicklung solcher

Verhaltensweisen nicht gegeben. Die Probleme, die mit der objektiven Erfassung aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr verbunden sind, sind vielschichtig. *Verkehrsbeobachtungen* müssten repräsentativ durchgeführt werden, was mit einem enormen Erhebungs- und Kostenaufwand verbunden wäre. Darüber hinaus ergeben sich Interpretationsprobleme, zum Beispiel bei der Beobachtung von *Abständen*. Bei welchem Abstand kann von einem aggressiven Verhalten gesprochen werden? Bestimmte *Verstöße* oder *Delikte* (Fahreignungsregister FAER) wären als Indikatoren für Aggressionen im Straßenverkehr geeignet, wenn ihre Erfassung unabhängig von der Überwachungstätigkeit der Polizei wäre. Umfang und Ausrichtung der Verkehrsüberwachung können stark variieren, sodass eine Veränderung in der Zahl der Delikte auch auf die Überwachungstätigkeit zurückgeführt werden kann. Als Aggressionsdelikte gelten folgende erfüllte Straftatbestände: § 315d StGB (verbotene Kraftfahrzeugrennen), § 3115c StGB (Gefährdung des Straßenverkehrs), § 315b StGB (Gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr), 240 StGB (Nötigung), § 185 StGB (Beleidigung), § 241 StGB (Bedrohung), § 223 ff StGB (alle Formen der vorsätzlichen Körperverletzung), und § 303 StGB (Sachbeschädigung).

Die zahlenmäßige Entwicklung aggressiver Verhaltensweisen aus der *Unfallstatistik* abzuleiten, ist ebenfalls mit Problemen behaftet. Aus den Unfallursachen kann in der Regel nicht sicher entnommen werden, in welchem Umfang aggressives Verhalten zum Unfall beigetragen hat, so zum Beispiel bei der Frage, inwieweit das Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit oder Missachtung der Vorfahrt als aggressive Verhaltensweisen einzustufen sind. Außerdem sind Unfälle relativ seltene Ereignisse. Eine daraus abgeleitete Schätzung aggressiver Verhaltensweisen würde zu einer Fehleinschätzung führen, insbesondere auch aufgrund einer hohen Dunkelziffer bei Radfahrenden.

5. Verkehrsklima

5.1 Diagnose des Verkehrsklimas

Wie bereits oben erwähnt, definiert sich der Begriff »Verkehrsklima« über die Interaktion zwischen Verkehrsteilnehmern. Bei einer subjektiven Betrachtung des Verkehrsklimas stehen die Wahrnehmung und die Bewertung von Interaktionen im Vordergrund. Damit wird angegeben, wie Verkehrsteilnehmer den Umgang mit anderen Verkehrsteilnehmern erleben, ob dieser z.B. rücksichtsvoll oder aggressiv wahrgenommen wird.

Im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen wurde eine Skala zur Erfassung des Verkehrsklimas entwickelt und im Rahmen einer Repräsentativbefragung (N=2004) geprüft (Schade et al., 2019). Diese Skala besteht aus 6 bipolaren Eigenschaftspaaren (6 Items) und einem Gesamturteil über das Verkehrsklima (sehr gut bis sehr schlecht): Die Befragten wurden gebeten anzugeben, wie sie den Umgang zwischen Verkehrsteilnehmern im Allgemeinen im Hinblick auf angespannt-harmonisch, aggressiv-freundlich, egoistisch-hilfsbereit, unfair-fair, fordernd-nachgiebig und rau-höflich empfinden. Die Antwortskala reichte jeweils von -3 bis +3.

Durch Addition der Werte für die einzelnen Items wird ein Gesamtscore gebildet, der sich als sehr zuverlässig erwies (Cronbachs Alpha = .86). Dieser Summenwert wurde anschließend in einen T-Wert transformiert. Dieser hat einen Mittelwert von 50 und eine Standardabweichung von 10. Ein T-Wert kleiner als 50 bedeutet eine negative Beurteilung des Verkehrsklimas, ein Wert größer als 50 eine positive Beurteilung. Der T-Wert für ganz Deutschland beträgt 50, befindet sich also exakt in der Mitte. Die Unterschiede zwischen den T-Werten verschiedener Altersgruppen sind geringfügig: 18–25-Jährige 51,5, 26–45-Jährige 49,6, 46–64-Jährige 48,6 und 52 für Personen im Alter von 65 und älter. Das bedeutet, dass das Verkehrsklima weder besonders positiv noch besonders negativ gesehen wird. Der Gesamtmittelwert verdeckt mögliche Unterschiede, die zwischen Regionen, Bundesländern oder verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen bestehen. Für die derzeit laufende Basis-Erhebung (AP-Projekt F1100.4318010 der BASt) und für zukünftige Erhebungen des Verkehrsklimas sollte daher der Fokus der Analysen auf unterschiedlichen Regionen bzw. Städten und Verkehrsteilnehmergruppen gerichtet werden.

Eine weitere Repräsentativbefragung zum Verkehrsklima hat die BASt im Rahmen des **ESRA-Projekt** (»E-Survey of Road users' Attitudes«) durchgeführt. ESRA basiert auf einer repräsentativen Online-Befragung, an der sich weltweit 32 Länder mit zusammen mehr als 35.000 Befragten beteiligt haben. Die Frage nach dem Verkehrsklima wurde von der BASt als Zusatzfrage eingebracht, die optional von den beteiligten Ländern ebenfalls gewählt werden konnte. Neun europäische Länder haben diese Skala in ihrer Befragung berücksichtigt (N=11.026, darunter 7.896 Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer): Österreich, Schweiz, Deutschland, Dänemark, Griechenland, Finnland, Irland, Italien und Ungarn. Für diese Studie wurde die Verkehrsklima-Skala der BASt auf vier Eigenschaften reduziert: aggressiv, hilfsbereit, rau und rücksichtsvoll. Außerdem wurde für diese Erhebung die Frageart geändert und auf eine Eigenschaftspaarung verzichtet. Zur Aussage z.B. »Den Umgang zwischen Verkehrsteilnehmern im Allgemeinen empfinde ich als aggressiv« wurden die Befragten gebeten anzugeben, inwieweit sie dieser Aussage zustimmen. Auch diese gekürzte Skala erwies sich mit einem Cronbachs Alpha von .77 als zuverlässig. Aus den Antworten zu den vier Eigenschaften wurde ein Summenwert berechnet, der die Kenngröße für das von den Befragten wahrgenommene Verkehrsklima darstellt.

Für Finnland ergab sich das positivste Verkehrsklima (hoher Summenwert), gefolgt von Irland, Dänemark und der Schweiz. Am schlechtesten wird das Verkehrsklima in Deutschland empfunden, gefolgt von Ungarn und Italien (Bild 3). Die Wahrnehmung des Verkehrsklimas der deutschen Befragten unterscheidet sich signifikant von den Befragten aus Österreich, Schweiz, Dänemark, Griechenland, Irland und Finnland.

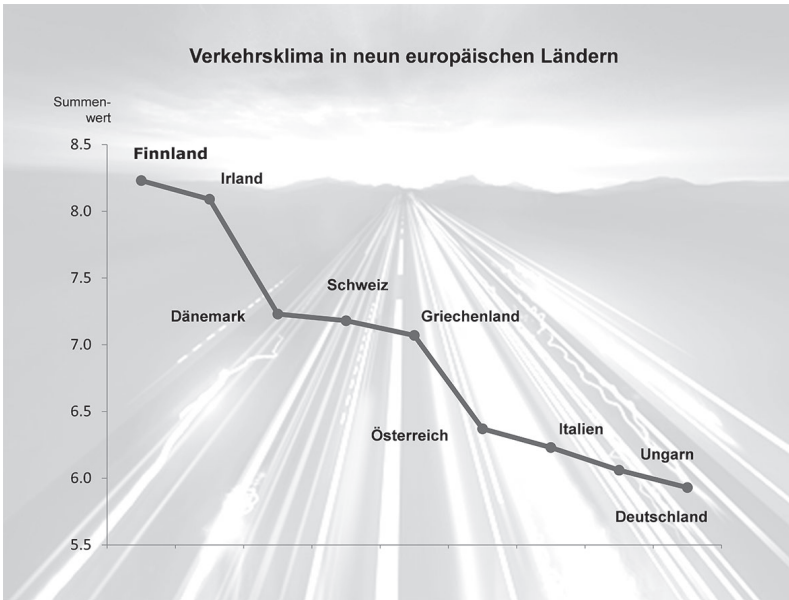


Bild 3: Verkehrsklima in neun europäischen Ländern (Quelle: Holte, 2019b).

Der Grund für diese deutlichen Unterschiede zwischen den Ländern, so die Annahme, liegt möglicherweise in der unterschiedlichen Wahrnehmung von persönlichen verkehrsbezogenen Erwartungen und Verhaltensgewohnheiten oder des Sicherheitsempfindens. Um diese Annahme zu prüfen, wurden Erwartungen, Verhaltensgewohnheiten und das Sicherheitsempfinden von Autofahrern und -fahrerinnen (N=7.896) aus den beteiligten Ländern zum Verkehrsklima in Beziehung gesetzt. Bild 4 zeigt, dass das Sicherheitsempfinden der Befragten in keinem systematischen Zusammenhang mit der Wahrnehmung des Verkehrsklimas steht. Die Korrelation zwischen den beiden Konzepten beträgt .07 über alle neun Länder. Die entsprechenden Korrelationen für jedes der neun Länder liegen zwischen -.01 (Italien) und .15 (Finnland, Irland, Griechenland).

Auch für die Erwartungen, die sich auf das Geschwindigkeitsverhalten, das Fahren beim Abgelenktsein oder das Fahren bei Beeinträchtigung durch Alkohol oder Drogen beziehen, korrelieren nicht oder nur geringfügig mit dem Verkehrsklima. Die Korrelationen für die Gesamtgruppe der neun Länder betragen -.08 (Verkehrsklima und Erwartungen bzgl. Geschwindigkeitsverhalten), .02 (Verkehrsklima und Erwartungen bzgl. Ablenkung) und .008 (Verkehrsklima und Erwartungen bzgl. Beeinträchtigung). Gleiches gilt für den Zusammenhang zwischen dem Verkehrsklima und dem berichteten Fahrverhalten. Hier betragen die Korrelationen -.06 (Verkehrsklima

und Geschwindigkeitsverhalten), .03 (Verkehrsklima und Ablenkung) und .04 (Verkehrsklima und Beeinträchtigung).

Daraus lässt sich Folgendes ableiten: Wird das Verkehrsklima ausschließlich über wahrgenommene und bewertete Interaktionen zwischen Verkehrsteilnehmern definiert und entsprechend erfasst, so ist das Ergebnis dieser Messung unabhängig von verkehrssicherheitsrelevanten Erwartungen, Gewohnheiten und der subjektiven Sicherheit. Das heißt zum Beispiel: Eine Person mag das Verkehrsklima negativ beurteilen, sich dennoch als Autofahrer oder -fahrerin sicher fühlen und langsam oder aber auch schnell fahren.

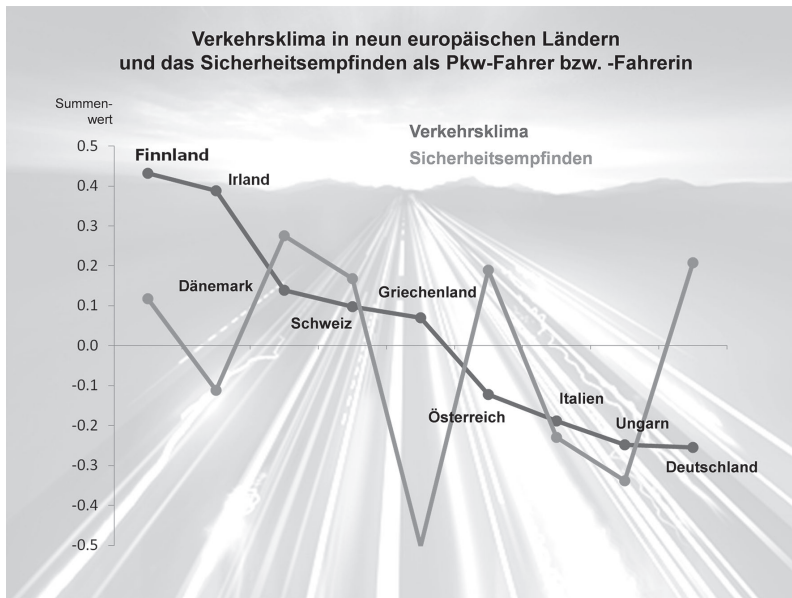


Bild 4: Verkehrsklima und Sicherheitsempfinden (Quelle: Holte, 2019b).

Ein weiteres Ergebnis aus der BAST-Studie von 2019 (Reanalyse von Holte, 2019c) betrifft den Zusammenhang zwischen der Einstellung zu aggressiven Verhaltensweisen, der Wahrnehmung aggressiver Verhaltensweisen anderer und dem Verkehrsklima. Wie Bild 5 zeigt, besteht sowohl ein eher schwacher direkter als auch ein starker indirekter Effekt der Einstellung zu aggressiven Verhaltensweisen auf das Verkehrsklima. Je stärker diese Einstellung ausgeprägt ist, desto positiver wird das Verkehrsklima bewertet (direkter Effekt .21). Ein solcher Zusammenhang ist durchaus plausibel: Warum sollte eine Person, die eine positive Einstellung zu aggressiven Verhaltensweisen im Straßenverkehr besitzt, gleichzeitig der Meinung sein, dass das Verkehrsklima schlecht ist? Sie sind mit ihren Einstellungen und dem damit verbundenen Verhalten

quasi Mitverursacher dieses Verkehrsklimas; dann würden sie sich ja selbst in ein schlechtes Licht rücken. Das wäre ein Widerspruch.

Wie aus Bild 5 ebenfalls hervorgeht, wandelt sich die Bewertung des Verkehrsklimas zum Negativen, je stärker die Aggressionen anderer Autofahrer wahrgenommen wird (-.55). Das Pfadmodell zeigt deutlich, dass diese Wahrnehmung stark von der eigenen Einstellung zu aggressiven Verhaltensweisen beeinflusst wird (.58). Das heißt: Sobald die Aggressionen anderer als stark wahrgenommen werden, wird das Verkehrsklima negativ bewertet, auch dann, wenn die befragten Personen selbst eine positive Einstellung zu aggressiven Verhaltensweisen im Straßenverkehr besitzen.

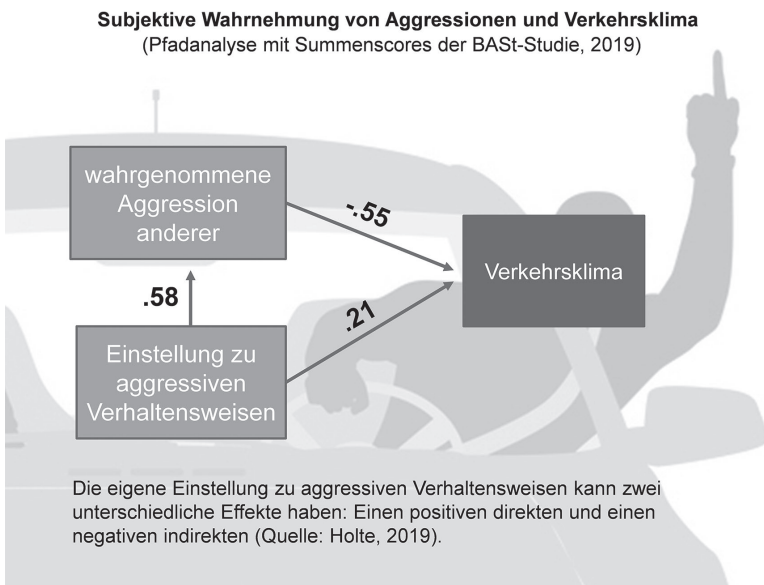


Bild 5: Der Zusammenhang zwischen der subjektiven Wahrnehmung von Aggressionen und dem Verkehrsklima (Quelle: Holte, 2019c).

5.2. Wahrgenommene Änderungen des Verkehrsklimas

Insgesamt 53 % der Befragten einer repräsentativen Umfrage des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (2016) gaben an, dass der Straßenverkehr zunehmend von aggressivem Verhalten geprägt sei. Nach den Ergebnissen einer jüngst erschienenen repräsentativen Umfrage des Instituts für Demoskopie Allensbach, die im Auftrag des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) durchgeführt wurde, erleben 90 % der Befragten 30- bis 59-Jährige den Straßenverkehr als ein Ort, wo sich Menschen rücksichtslos und teilweise aggressiv verhalten. Allerdings

geht aus dieser Studie ebenfalls hervor, dass 81 % der Befragten generell eine Zunahme der Aggressivität in unserer Gesellschaft wahrnehmen (GDV, 2019). Bereits vor mehr als 16 Jahren wurde sowohl von befragten Autofahrern als auch von Polizisten und Richtern eine Zunahme aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr wahrgenommen (u.a. Maag et al., 2003).

Auf die Frage, ob sich das Verkehrsklima in den letzten drei Jahren verändert hat (verbessert, gleich geblieben, verschlechtert), haben in der o.a. BAST-Studie (Schade et al., 2019) 56 % der repräsentativ Befragten mit einer Verschlechterung geantwortet. In der Gruppe der Autofahrer bzw. -fahrerinnen waren es 62 %, bei den Radfahrenden 42 %, bei ÖPNV-Nutzern 51 % und bei Fußgängern bzw. Fußgängerinnen 59 %.

Für die Wissenschaft stellt sich die Frage, wie es dazu kommt, dass in Befragungen eine Verschlechterung des Verkehrsklimas wahrgenommen wird. Fünf mögliche Gründe stehen zur Diskussion:

- (1) Eine Verschlechterung des Verkehrsklimas hat tatsächlich (objektiv) stattgefunden.
- (2) Es besteht ein Definitionsproblem: Experten und Verkehrsteilnehmer besitzen unterschiedliche, implizite Vorstellungen darüber, was Verkehrsklima ist (z.B. Stress, Sicherheit, Aggressionen).
- (3) Medienpräsenz: In den Medien wird zunehmend über das Thema »Aggressionen im Straßenverkehr« berichtet. Diese zunehmende Berichterstattung beeinflusst die Wahrnehmung der Häufigkeit aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr der Rezipienten (»Verfügbarkeitsheuristik«): Je mehr in den Medien darüber berichtet wird, umso häufiger wird das Vorkommen von Aggressionen im Straßenverkehr wahrgenommen.
- (4) Die Medienberichterstattung sowie Kampagnen tragen zu einer Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer im Hinblick auf das Vorkommen und die Gefährlichkeit aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr bei. Eine mögliche Folge ist eine stärkere Aufmerksamkeit in der Wahrnehmung solcher Verhaltensweisen.
- (5) Generalisierung: Wenn wahrgenommen wird, dass insgesamt Aggressionen in der Gesellschaft zunehmen, dann wird das möglicherweise auch auf den Straßenverkehr übertragen. Generalisiert werden sollte auch nicht über Personen, Orten und Zeiten. Wenn zur Rush Hour und unter Zeitdruck Verkehrsteilnehmer als rücksichtslos oder egoistisch erlebt werden, so heißt das nicht, dass Verkehrsteilnehmer sich grundsätzlich rücksichtslos oder egoistisch im Straßenverkehr verhalten.
- (6) Verkehrsdichte und Verkehrsfluss: Je stärker Verkehrsteilnehmer eine Verdichtung oder Verlangsamung des Straßenverkehrs wahrnehmen, umso größer wird der Ärger darüber, dass es so ist. Ärger ist ein entscheidender Wegbereiter aggressiver Verhaltensweisen.

6 Maßnahmen

Aus der vorangegangenen Darstellung möglicher Ursachen aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr werden Zielsetzungen für Maßnahmen abgeleitet. Dadurch wird festgelegt, welche Veränderungen erforderlich sind, um eine Reduktion

aggressiver Verhaltensweisen zu erreichen. Diese Veränderungen beziehen sich (1) auf die Person und (2) auf den situativen Kontext.

(1) Ziele, die aus den personenbezogenen Ursachen für die Entstehung aggressiver Verhaltensweisen zwischen Verkehrsteilnehmern abgeleitet sind:

- realistische Abschätzung der Folgen aggressiver Verhaltensweisen
- Erhöhung der subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit (erwischt zu werden)
- Erhöhung der subjektiven Kosten, die mit dem eigenen Verhalten verbunden sind (erwartete Strafen)
- Verringerung des subjektiven Nutzens, der mit dem eigenen Verhalten verbunden ist (erwarteter Nutzen)
- Sensibilisierung für die Perspektive der Opfer
- Umgang mit Emotionen (Impulskontrolle), Belastungen und Konflikten lernen
- Auflösung des Gefühls der Anonymität
- Reduktion von Gleichgültigkeit
- Stärkung prosozialer Einstellungen und Werte
- Anwendung von Therapien für antisoziale Persönlichkeiten oder aggressive Personen.

(2) Ziele, die aus den kontextbezogenen Ursachen für die Entstehung aggressiver Verhaltensweisen zwischen Verkehrsteilnehmern abgeleitet sind:

- Erhöhung der objektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit (Überwachung)
- Erhöhung der objektiven Kosten für aggressive Verhaltensweisen (Sanktionen)
- Verstärkung der sozialen Kontrolle (z.B. durch Einfluss der Bezugsgruppe): Entwicklung und Umsetzung von Programmen zur Verstärkung der sozialen Kontrolle (z.B. Peer-Programme, Eltern-Programme)
- Homogenisierung des Verkehrsflusses
- Nutzung von Fahrerassistenzsystemen und Automatisierung
- Verbesserung der Lebensumstände

Zur Verbesserung des Verkehrsklimas wird ein Bündel aufeinander abgestimmte Maßnahmen empfohlen, die den vier folgenden Bereichen zugeordnet werden:

A. Selbstkontrolle: Empfohlen wird die Entwicklung und Umsetzung kommunikativer Maßnahmen, mit der eine Verbesserung der Selbstbeherrschung und des Umgangs mit Ärger, Konflikten und Stress erreicht werden soll, oder die dazu beiträgt, Ärger, Konflikte und Stress zu vermeiden, stärker Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer zu nehmen und mental einen Perspektivenwechsel vornehmen zu können. Darüber hinaus ist es wichtig, Verkehrsteilnehmer über die Ursachen und Folgen aggressiver Verhaltensweisen aufzuklären. Eine Umsetzung der o.g. Ziele kann grundsätzlich im Rahmen kommunikativer Strategien erfolgen. Hierzu gehören Kampagnen, Fahrausbildung, Weiterbildungsmaßnahmen, schulische Verkehrserziehung oder Trainings. Aber auch über eine breite Thematisierung aggressiver Verhaltensweisen und ihre möglichen Konsequenzen.

zen in der Öffentlichkeit (Agenda Setting) wird als zielführend angesehen. Zu nennen wären hier klassische Kommunikationskanäle, Online-Kommunikation, Kommunikation über soziale Netzwerke oder durch personale Kommunikation in Gruppensitzungen (z.B. in Berufsschulen). Für die Minorität der im Straßenverkehr aufgrund spezifischer Persönlichkeitsstrukturen auffälligen Personen sind rehabilitative Maßnahmen zielführend. Denkbar wäre die Entwicklung und Umsetzung eines Schulungsprogramms, das speziell auf Personen mit ausgeprägtem Aggressionspotenzial ausgerichtet ist.

- B. Fremdkontrolle:** Hierzu zählt die verhaltenswirksame Kontrolle über soziale Normen, Regeln, Gesetze und über Überwachung in Verbindung mit Sanktionen. Eine Erhöhung der Sanktionen ist ggf. bei bestimmten aggressiven Verhaltensweisen (z.B. Abstandsübertretungen) zielführend. Ihre Wirkung ist jedoch in erheblichem Maße von der polizeilichen Überwachung abhängig. Zusätzliche Regelungen, die sich explizit gegen aggressive Verhaltensweisen von Verkehrsteilnehmern richten, sind aus BASt-Sicht nicht erforderlich.
- C. Verkehrsumwelt:** Regelung, Planung und Gestaltung sind die Mittel, einer Verdichtung oder Verlangsamung des Straßenverkehrs entgegenzuwirken. Ziel ist es, durch Maßnahmen in diesem Bereich die Begegnungssituationen zwischen Verkehrsteilnehmern zu minimieren oder so zu steuern, dass eine konfliktfreie Interaktion zwischen ihnen gefördert wird. Eine Verbesserung in der Kommunikation zwischen Verkehrsteilnehmern würde hierzu beitragen. Maßnahmen zur Überwachung, Sanktionshöhe und zur Erhöhung der Homogenisierung des Verkehrsflusses sollten in einer Diskussion über eine Reduktion aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr berücksichtigt werden.
- D. Fahrzeugtechnik:** Die Entwicklung und Implementierung von Fahrerassistenzsystemen kann zur Reduktion aggressiver Verhaltensweisen beitragen, wie zum Beispiel das Einhalten eines sicheren Abstands. Automatisierung besitzt ein großes Potenzial, Aggressionen zu verringern, vorausgesetzt es besteht eine starke Durchdringung von Fahrzeugen mit Automatisierung. Je weniger durch Automatisierung das Fahrverhalten durch Emotionen und Motive (Erwartungen) gesteuert wird, umso weniger Aggressionen sind zu erwarten.

7 Ausblick

Die in der Wahrnehmung von Verkehrsteilnehmern verankerte Zunahme von Aggressionen im Straßenverkehr oder eine Verschlechterung des Verkehrsklimas konnte mit objektiven Kenngrößen bislang nicht bestätigt werden. Der wesentliche Grund hierfür sind fehlende zuverlässige objektive Indikatoren, deren Änderungen unabhängig von den sie beeinflussenden verkehrlichen Gegebenheiten sind. So ist zum Beispiel die Häufigkeit von Aggressionsdelikten u.a. abhängig vom Umfang und Ausrichtung der polizeilichen Überwachung. Für die zukünftige Erforschung aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr oder des Verkehrsklimas wird daher auf den subjektiven Angaben von Befragten zurückgegriffen. Die BASt schenkt dabei der Erforschung des Verkehrsklimas stärkere Aufmerksamkeit als die Erfassung

einzelner, von den Befragten wahrgenommenen aggressiven Verhaltensweisen. Wird das Verkehrsklima über die Wahrnehmung und Bewertung von Interaktionen zwischen Verkehrsteilnehmern definiert, so kann dies über relativ wenige Eigenschaften und einem Gesamturteil zum Verkehrsklima erfasst werden. Ein solch schlankes Erhebungsinstrument ist für ein Monitoring des Verkehrsklimas besonders geeignet.

Im Rahmen eines solchen Monitorings, das in regelmäßigen Abständen eine Messung vorsieht, sollten Veränderungen in der Wahrnehmung des Verkehrsklimas im Wesentlichen aus dem Vergleich von Messzeitpunkten vorgenommen werden. Die von den Befragten wahrgenommenen Veränderungen sollten lediglich zum Vergleich herangezogen werden. Die Analysen sollten sich nicht ausschließlich auf die Gesamtgruppe der repräsentativ Befragten beschränken, sondern Analysen für unterschiedliche Verkehrsteilnehmergruppen und insbesondere für spezifische Regionen wie Großstädte, ländliche Gebiete etc. berücksichtigen. Wie Analysen der ersten Verkehrsklimastudie der BASt zeigen, werden mögliche Unterschiede zwischen bestimmten Regionen oder Städten verdeckt, wenn die Analysen sich ausschließlich auf die Gesamtgruppe der Befragten beziehen.

8 Referenzen

- (2019). *Die GenerationMitte 2019*. Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 8208.
- Anderson, C.A. & Bushman, B.J (2002). Human aggression. *Annual Review of Psychology*, 53, 27–51.
- Arnett, J. J., Offer, D. & Fine, M. A. (1997). Reckless driving in adolescence: State and trait factors. *Accident Analysis and Prevention*, 29, 57–63.
- Biçaksız, P. & Özkan, T. (2016). Impulsivity and driver behaviors, offences and accident involvement: a systematic review. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 38, 194–223.
- Bornewasser, M. & Unger, A. (2013). *Aggressives Verhalten im Straßenverkehr*. In Deutscher Verkehrsgerichtstag (Hrsg.), Veröffentlichung der auf dem 51. Deutschen Verkehrsgerichtstag vom 23.–25.01.13 in Goslar gehaltenen Vorträge, Referate und erarbeiteten Empfehlungen. Köln, Luchterhand, S. 99–135.
- Dahlem, E. R., Martin, R. C., Ragan, K. & Kuhlmann, M.M. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 341–348.
- Dahlem E. R. & White, R. P. (2006). The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. *Personality and Individual Differences*, 41, 903–915.
- Deutscher Verkehrsgerichtstag (2013). *Empfehlungen zum Arbeitskreis III Aggressivität im Straßenverkehr*. Veröffentlicht im Internet unter: https://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen_pdf/empfehlungen_51_vgt.pdf (Zugriff am 8.7.2020)
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat (2016). *Aggression prägt Straßenverkehr*. Infografik, verfügbar im Internet unter: https://www.dvr.de/download2/p4574/4574_0.jpg

Ellison-Potter, P., Bell, P. & Deffenbacher, J. (2001). The effects of trait driving anger, anonymity, and aggressive stimuli on aggressive driving behavior. *Journal of Applied Social Psychology*, 31 (2), 431–443.

Galovski, T.E., Malta, L.S. & Blanchard, E.B. (2006). *Road Rage. Assessment and treatment of the angry, aggressive driver*. Washington, DC: American Psychological Association.

GDV (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.) (2016). *Verkehrsklima in Deutschland 2016*. Unfallforschung kompakt. Berlin.

GDV (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.) (2019). *Die GenerationMitte2019*. Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage8208. Fact-Sheet verfügbar unter: <https://www.gdv.de/resource/blob/51046/99f507fd8da99911222384e62482c8fe/generation-mitte-2019---factsheet-data.pdf>

Hennessy, D. (2011). Social, personality, and affective constructs in driving. In B.E. Porter (Ed.), *Handbook of traffic psychology* (pp. 149–163). Amsterdam: Elsevier.

Herzberg, P.Y. (2001). *Entwicklung und Validierung eines psychodiagnostischen Verfahrens zur Erfassung aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr (AViS)*. Unveröffentlichte Dissertation, Universität Leipzig.

Herzberg, P.Y. & Schlag, B. (2006). Aggression und Aggressivität im Straßenverkehr. *Zeitschrift für Sozialpsychologie*, 37, 73–86.

Holte, H. (2014). *Expertengespräch zum Thema »Aggressionen im Straßenverkehr«* am 12.12.2014 in der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach. Unveröffentlichtes Protokoll.

Holte, H. (2012). *Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 229. Bremerhaven, Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW.

Holte, H. (2019a). *Fühlen, Denken und Handeln im Straßenverkehr:*

So entsteht das Verkehrsklima. Vortrag auf dem Verkehrssicherheitstag 2019 »Das städtische Verkehrsklima«, Zürich am 6.11.2019.

Holte, H. (2019b). Verkehrsklima in neun europäischen Ländern: Rote Laternen für Deutschland. Publiziert im Internet unter: <http://blog.hardy-holte.de/verkehrsklima-in-neun-europaeischen-laendern-rote-laterne-fuer-deutschland/>

Holte, H. (2019c). *Reanalyse der Daten aus dem BAST-Projekt FE 82.0639/2015 (Entwicklung und Überprüfung eines Instruments zur kontinuierlichen Erfassung des Verkehrsklimas)*. Eigene Berechnungen, Bergisch Gladbach.

Jonah, B.A. (2001). Sensation seeking, risky driving and behavioural adaptation. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 679–684.

Kraftfahrtbundesamt (2019). *Bestand in den Jahren 1960 bis 2019 nach Fahrzeugklassen*. Verfügbar unter: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/b_fzkl_zeitreihe.html?nn=652402

Lajunen, T. & Parker, D. (2001). Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving. *Accident Analysis and Prevention*, 33 (2), 243–255.

Lennon, A. J. & Watson, B. C. (2015). A matter of style? Driver attributional style: in accounting for the driving of others as protective or as predisposing drivers towards retaliatory aggressive driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 30 (1), 163–172.

Maag, C., Krüger, H.-P., Breuer, K., Benmimoun, A., Neunzig, D. & Ehmanns, D. (2003). *Aggressionen im Straßenverkehr*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit, M 151. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

Malta, L.S., Blanchard, E.B. & Freidenberg, B.M. (2005). Psychiatric and behavioral problems in aggressive drivers. *Behavior Research and Therapy*, 43, 1467–1484.

MiD (2008). Mobilität in Deutschland. Verfügbar unter www.mobilitaet-in-deutschland.de/mid2008-publikationen.html

MiD (2017). Mobilität in Deutschland. Verfügbar unter <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/publikationen2017.html>

Richards, T.L., Deffenbacher, J.L. & Rosen, L.A. (2002). Driving anger and other driving-related behaviors in high and low ADHD symptom college students. *Journal of Attention Disorders*, 6(1), 25–38.

Richards, T.L., Deffenbacher, J.L., Rosén, L.A., Barkley, R.A. & Rodricks, T. (2006). Driving anger and driving behavior in adults with ADHD. *Journal of Attention Disorders*, 10, 54–64.

Schade, J., Rößger, L., Eggs, J., Follmer, R. & Schlag, B. (2019). *Entwicklung und Überprüfung eines Instruments zur kontinuierlichen Erfassung des Verkehrsklimas*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 289. Bremen: Fachverlag NW in der Carl Ed. Schünemann KG.

Skala, K. (2019). *Das jugendliche Gehirn: relevante Entwicklungsschritte und der Einfluss psychotroper Substanzen*. Vortrag auf dem 15. Gemeinsamen Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie und Verkehrsmedizin am 11. Oktober, Bonn.

Uhr, A. (2014). *Aggression und Emotion im Straßenverkehr*. Bern: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, bfu-Faktenblatt Nr. 12.

Witthöft, J., Hofmann, M. & Petermann, F. (2011). Aggression im Straßenverkehr. *Zeitschrift für Psychiatrie und Psychotherapie*, 59, 1–13.

Fotonachweis

Zu den Bildern 2 und 5: Hintergrundfoto:

Copyright Adrian Hillman – stock.adobe.com

Zu den Bildern 3 und 4: Hintergrundfoto:

Copyright James Thew – stock.adobe.com

Illegale Kfz-Rennen – Alleinraser

**Ernst Klein,
Erster Polizeihauptkommissar, Polizeipräsidium Köln**

Einleitung:

Ein Phänomen im Straßenverkehr hat in den vergangenen Jahren im wahrsten Sinne des Wortes »Fahrt« aufgenommen.

Die Fahrt hat sich in hohe Geschwindigkeit verwandelt, Tote und schwer verletzte Menschen sind die schrecklichen Begleiterscheinungen!

Bilder von abgedeckten Leichen, in Kfz eingequetschten Menschen sind schrecklich und zerstören nicht nur das Leben der Betroffenen selber, sondern auch die Leben von Menschen, die mit der ewigen Frage des »Warum« zurückbleiben müssen. Die Zahl von 120 unmittelbar und mittelbar Betroffenen nach dem Tode eines Menschen im Straßenverkehr dürfte den meisten bekannt sein!

In die Familien, die mit dem Unfalltod eines nahen Angehörigen weiter leben müssen, kehrt kein familiärer Friede mehr ein. Das Leid und der Schmerz sind unermesslich – gepaart mit der ewigen Frage des Warum!

Das Verhalten im Straßenverkehr hat sich in den vergangenen Jahren in einigen Bereichen deutlich verändert. Die Stagnation der Anzeigen von Aggressionsdelikten auf hohem Niveau hat nicht nur damit zu tun, dass die Menschen in der Wahrnehmung und dem Anzeigeverhalten konsequenter werden, auch rechtlich einschneidende Änderungen im StGB haben Wirkung entfaltet.

Darüber hinaus gibt es bei einigen Teilnehmern im Straßenverkehr in der Frustrationstoleranz eine Grenzverschiebung! Dies mündet in der Bereitschaft, das vermeintliche Recht irgendwie durchzusetzen bzw. der eigenen Rechtssphäre irgendwie zum Durchbruch zu verhelfen.

»Die Straße als Kampfzone«, titelte ein Boulevardblatt vor einigen Wochen.

Der Kfz-Führer als »entsozialisiertes« Wesen?

Der Straßenverkehr ist ein Miteinander von Menschen, das ohne Sozialregeln wie Rücksicht und Vorsicht nicht funktioniert. In den Reihen der Polizei, die ständig mit Vorgängen im Straßenverkehr befasst ist, verstärkt sich jedoch der Eindruck, dass

mehr und mehr eine schleichende »Entsozialisierung«, teilweise sogar ein Einbruch der Pietäts- und Hemmschwellen stattfindet.

Das beginnt bei Handyvideos von Unfallopfern, von abgedeckten Leichen durch vorbeifahrende Gaffer auch während die Polizei an der Unfallstelle arbeitet – eigentlich unfassbar!

Ein solches Verhalten hat schon aus Pietätsgründen zu unterbleiben, aus Achtung und Respekt gegenüber dem hilflos Verletzten oder dem Toten.

Unter den Augen der Gesetzeshüter wird das Gesetz missachtet, Rechtstreue wird überlagert – von was eigentlich?

Heute bietet das Internet mannigfache Möglichkeiten, sich und seinen Darstellungsdrang weltweit zu präsentieren. Es verfestigt sich immer mehr der nachfolgende Eindruck: je absurder, je abstoßender, je näher an der Grenze des Erträglichen, desto mehr Klicks!

Das ist ein Teilsektor der Verhaltensänderung im Straßenverkehr!

Der junge Kfz-Führer auf der Suche nach Anerkennung und Klicks?

Wir beobachten eine weitere wesentliche Verhaltensänderung auch in einem anderen Bereich:

Die Bereitschaft von einigen wenigen Verkehrsteilnehmern sich im öffentlichen Verkehrsraum mit anderen ein »Kfz-Rennen« zu liefern oder das eigene Kfz auch innerorts bis an die Geschwindigkeitsgrenzen ohne Rücksicht auf andere auszufahren, hat in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. Auch dabei handelt es sich um ein Verhalten, welches man sich vor einigen Jahren noch nicht vorstellen wollte! Was vor geraumer Zeit noch total abwegig klang, wird heute mit Stolz und erkennbarem Fun weltweit im Internet präsentiert! Und man bekommt noch Bestätigung für sein Verhalten durch »Likes« und »Daumen hoch«!

Die Bilder und Filmsequenzen aus den Informationsportalen, wie z.B. Youtube, gehen – je nach Gefahr und Dramatik – in der »Netzgemeinde« in Windeseile rum und werden hofiert und kommentiert. Eine soziale Ächtung dieses Verhaltens findet nicht statt, eine Auseinandersetzung mit der Gefahr und Hinweise auf die Gefährlichkeit des Handelns unterbleiben. Die Akteure und Netzverbreiter finden Aufmerksamkeit und Anerkennung für ihr teilweise risikoreiches Verhalten.

Im Internet finden sich Aufnahmen von Situationen, bei denen Menschen im letzten Moment vor schleudernden Autos beiseite springen oder es nur dem glücklichen Zufall zu verdanken ist, dass sie vom Auto nicht erfasst wurden – und im Hintergrund wird über die Lebensgefahr für andere laut gelacht! Lebensgefahr unbeteiligter Dritter wird zur Fun-Betrachtung weltweit!

Wo liegen die Ursachen? Was lässt uns heute etwas tun, vor dem die Gesellschaft vor ein paar Jahren noch kollektiv zurückgeschreckt wäre? Woher diese Verrohung?

Woher diese hohe Rücksichtslosigkeit gepaart mit eingeschränktem oder nachlassendem Verhältnis zur Regeleinhaltung? Eingeschränktes oder nachlassendes Verhältnis zu Regeleinhaltung?

Neue Rechtslage mit erweiterten Regelungen

Zur Erinnerung: Der § 315 d StGB wurde 2017 auch mit der Tatalternative »..... sich als Kraftfahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit und grob verkehrswidrig und rücksichtslos fortzubewegen, um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen,¹« in das Strafgesetzbuch eingeführt.

Vorausgegangen waren der Tod mehrerer Menschen in Köln und Berlin, um nur zwei betroffene Städte zu nennen. Renngeschehen innerhalb geschlossener Ortschaften zu belebten Zeiten, Beschleunigung von hoch motorisierten Kfz auf Flaniermeilen unter Applaus umherstehender Dritter im unmittelbaren Gefahrenraum – was geschieht in solchen Situationen auf unseren Straßen? Was geht in den Menschen vor, die in den Kfz sitzen und ihre eigentliche Rolle im Straßenverkehr als öffentlichem und jedermann zustehendem Rücksichts- und Vorsichtsraum gänzlich ausblenden?

In Köln wurde die Stadtgesellschaft im Jahr 2015 durch 4 Verkehrsunfälle mit Todesfolge nach vorausgegangenen Renngeschehen im öffentlichen Raum mit diesem Verhalten im Straßenverkehr konfrontiert. Die Reaktion der Polizei auf dieses an sogenannten »Hot spots« offensichtlich um sich greifende Verhalten war die Einrichtung einer Struktur innerhalb der Polizei, mit der nicht nur massiv operativ sondern auch medial auf dieses Verhalten reagiert wurde.

Im Zuge der Bestandsaufnahme in den ersten Monaten wurde deutlich, dass es sich nicht um ein temporäres und eher zufälliges Verhalten diverser Gruppen handelte, sondern dass sich bereits auf dem Sektor der Geschwindigkeitsfahrten als Rennen eine Szene etabliert hatte. Sammeln an den Hotspots, cruisen durch die Stadt und dann, entweder durch zufälliges Aufeinandertreffen mit unbekanntem Kfz Führern oder durch abgesprochenes Positionieren auf der Straße, Fahrt mit Geschwindigkeiten deutlich jenseits der Grenze des Zulässigen. Die Grenze ist vielfach die Leistungsfähigkeit des Kfz, welche ohne Rücksicht auf die Rechtslage, auf querende Passanten, geparkte PKW sowie den damit einhergehenden Gefahren für Unbeteiligte Dritte ausgefahren wird.

Sozial-digital-assoziell?

Die Ursachen eines ausufernden, erkennbar »sozial kalten« Verhaltens dürften auch in der (zurzeit noch) nicht vorhandenen digitalen Ethik zu suchen sein!

Eine ständige Auseinandersetzung, ein ständiges Verweilen im virtuellen Raum sowie auch das intensive Abtauchen in virtuelle Welten und Räume führt die Menschen in einen Bereich, der »soziale Kälte« aufkommen lässt. Obwohl man z.B. mit mehreren spielt, ist man real alleine, auf sich gestellt.

Ein Abkoppeln aus dieser Welt des virtuellen Raumes bei der Rückkehr in die soziale Realität führt nicht dazu, dass ein anderes, menschlicheres Sozialverhalten zu Tage gelegt wird. Diese soziale Kälte aus dem virtuellen Raum wird mit in das reale Leben genommen und führt dann – gepaart mit dem Bedürfnis nach Anerkennung, »etwas« in der community sein –, zu dem bekannten, risikoreichen Verhalten.

1 § 315 d I Nr. 3 StGB.

Diese soziale Kälte, diese Entsozialisierung macht sich in Bereichen zuvorderst bemerkbar, die von sozialer Transaktion und dem sozialen Miteinander leben bzw. auf diesen Grundwerten basieren.

»Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht«², so der § 1 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung. Würden sich alle Verkehrsteilnehmer an diese Vorgaben sozialen Handelns und Verhaltens gebunden fühlen, wären die dem folgenden Paragrafen der Straßenverkehrsordnung entbehrlich!

Wer ist potenzieller Täter von Rennen/Alleinrasen?

Bei genauer Betrachtung der auf dem Sektor Rennen/Alleinraser handelnden Menschen kann man für den Raum Köln/Leverkusen folgendes Profil erstellen:

- 18 bis 25 jährig
- Ausnahmslos männlich
- Deutsche – vorwiegend mit Migrationshintergrund
- Vielfach arbeitslos oder Geringverdiener
- Wohnen meist noch im Familienverbund
- Wenig Bestätigung in Schule, Beruf, sozialem Stand
- Fahrzeuge sind finanziert und auf Verwandte zugelassen oder ausgeliehen
- technischer Zustand bei Eigentums-Kfz oft verkehrsunsicher (Auspuff; Fahrwerksveränderungen; unzulässige Leistungssteigerung etc.)
- Motorisierung der geliehenen Kfz vielfach weit jenseits des handelsüblichen; d.h. Kfz mit 400 oder 500 PS sind als Tatmittel keine Seltenheit

Beispielhaft sei hier das Verhalten eines Rennbeteiligten in Köln erwähnt, der nach einem von ihm als Teilnehmer eines illegalen Kfz-Rennens mitverursachten tödlichen Verkehrsunfall zum Nachteil einer 18 jährigen unbeteiligten Radfahlerin nicht aus dem Auto ausstieg und sich nicht um das Schicksal der verunfallten Radfahlerin kümmerte!

Der Beschuldigte verließ seinen Mercedes AMG erst, als eingesetzte Polizisten mit Sprühkreide den Standort des Kfz markierten. Er intervenierte bei den Kräften mit dem Hinweis, dass seine Felgen sehr teuer seien und man diese bloß nicht einsprühen solle. 30 m weiter lag die tote 18 jährige Radfahlerin.

§ 315 d StGB – schwieriger Rechtsfriede

Nachdem der Gesetzgeber im Jahr 2017 durch die Einführung des § 315 d StGB das Rennverhalten – auch sog. Alleinrennen – im öffentlichen Verkehrsraum explizit unter Strafe gestellt hat, sind die Deliktiszahlen deutlich in die Höhe gegangen. Parallel ist die mediale Aufmerksamkeit nach solchen Vorfällen und insbesondere Unfällen garantiert, sei es in Berlin, Stuttgart oder München; die entsprechenden Fälle mit den tödlich verunglückten, eigentlich unbeteiligten Dritten, die einfach nur zur falschen Zeit da waren, sind sofort vor dem geistigen Auge.

2 § 1 I StVO.

Die bisher unbestimmten Begriffe z.B. der Erreichung einer höchstmöglichen Geschwindigkeit sind zurzeit in der juristischen Ausschärfung, die ersten Ausführungen auf OLG Ebene werden auch hier mehr Verlässlichkeit und Belastbarkeit liefern. Die derzeitige Bandbreite in erstinstanzlichen Entscheidungen reicht von »das Kfz muss bis an die Leistungsgrenze ausgefahren werden« bis »ein durchtreten des Gaspedals unter maximaler Beschleunigung über eine gewisse Strecke« reicht aus.

Das Berliner Landgericht hat 2017 in einem Urteil zu einem tödlichen Rase- runfall vom Februar 2016, richtungsweisend ausgeführt, dass es hier letztlich um die »relativ höchstmöglich erzielbare« Geschwindigkeit geht. Demnach ist nicht das volle Ausreizen der Motorleistung erforderlich, sondern die relative höchstmögliche erzielbare Geschwindigkeit, insbesondere gemessen an dem subjektiven Geschwin- digkeitsempfinden, der Verkehrslage und den Witterungsbedingungen.³ Dies um- fasst die fahrzeugspezifische Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit, wobei diese nicht erreicht werden muss.

Problem auch für die Polizei

Problematisch ist aus polizeilicher Sicht in der Nachfahr- bzw. Verfolgungssituation für die Polizeibeamten, ihren eigenen Punkt zu finden, an dem das Rennengeschehen durch das nachfahrende Polizeifahrzeug ausreichend dokumentiert bzw. genügend Beweise erhoben sind und sich die Polizei als solche zu erkennen zu geben hat, um ein Anhalten der Rennteilnehmer zu bewirken und weitere Gefahren zu unterbin- den. Darüber hinaus bedeutet die beweissichere Verfolgung eines solchen Delikts durch Nachfahren im Hochgeschwindigkeitsbereich auch immer eine hohe Eigenge- fährdung der Beamten!

Dies zu erkennen und gegebenenfalls die Verfolgung abzubrechen und den Straftäter über Kennzeichen oder durch Fahndungsmaßnahmen zu identifizieren sind eine Gradwanderung der Polizei im Spannungsverhältnis der Strafverfolgung, der Gefahrenabwehr und der nicht auszuschließenden Folgen bei Abbruch der Ver- folgung und riskanter Weiterfahrt durch den Täter.

Bei dem tödlichen Verkehrsunfall in München Mitte November 2019 hat es »kei- ne Hetzjagd« durch die Polizei gegeben. Das belegt ein zufällig erstelltes Video eines Passanten/Zeugen.

Der Vorwurf, dass die Polizei durch ihre Hinterherfahrt die Situation erst ausge- löst bzw. verschlimmert habe, ist schnell im Raum!

Die Konfliktlage der Gefahrenabwehr zur Strafverfolgung wird hier eklatant deutlich!

Es wird in unserer Gesellschaft vielfach nach besonderen Ereignissen, z.B. Ver- kehrsunfällen mit erheblichen Folgen bis hin zum Tode unbeteiligter Dritter, nach Rennen oder sonstigen besonders verwerflichen Verhalten, nach gleichem Mus- ter reagiert; zuerst breitet sich öffentliche (mediale) Empörung mit dem Ruf nach drakonischen Strafen bzw. Freiheitsstrafen für die Täter aus. Dann folgen vielfach

3 Urteil AG Tiergarten (362 Cs)3031 Js 13450/17 (47/18).

Forderungen bezüglich eines Entzuges der Fahrerlaubnis auf Dauer mit dem gerichtlichen Verbot einer Neuerteilung einer Fahrerlaubnis.

Auch das vom Täter geführte Kfz als »Beziehungsgegenstand«⁴ kommt immer öfter in den Fokus, insbesondere nach der Einräumung der Möglichkeit des § 315 f StGB

Leider erfolgt selten bis nie eine öffentliche Auseinandersetzung mit den möglichen weit vor dem Geschehen liegenden Ursachen oder Rahmenbedingungen für diese Unfälle.

Daraus könnten Vorfeldmaßnahmen abgeleitet werden, mit denen man solche schrecklichen Geschehen verhindern könnte.

Mögliche Maßnahmen zur Verhinderung von Renn- und Raserverhalten

Fraglich ist, mit welchen Maßnahmen das Verhalten junger Menschen im Vorfeld der strafrechtlichen Verwirklichung mit gefahrenabwehrenden oder gefahren-reduzierenden Vorgaben verhindert oder eingedämmt werden kann?

1) Stufenführerschein Klasse B

Bei genauerer Betrachtung der Altersstruktur der Täter stellt man fest, dass junge Fahranfänger im Alter von 18 – 30 Jahren i.d.R. klassische Tatverdächtige des Deliktes »Verbotene Kfz-Rennen / Alleinraser« sowie der damit einhergehenden schweren Verkehrsunfälle sind.

Insbesondere bei den Geschwindigkeits-»Vergleichsfahrten« zwischen zwei Konkurrenten spielt die Kraft der gefahrenen Kfz in PS/KW eine wesentliche Rolle.

Eine Beschränkung der Leistung der geführten Kfz auf z.B. max 70 KW bis zur Vollendung des 25. Lebensjahres würde diese schweren Unfälle mit Hoch-PS-Kfz in diesem Alterssegment als Renndelikt deutlich reduzieren. Neben anderen Effekten einer solchen Leistungsbeschränkung in diesem Alterssegment könnte der Stufenführerschein einen gesellschaftlich und volkswirtschaftlich sehr wünschenswerten Erfolg erzielen.

Der 20 jährige Täter des tödlichen Verkehrsunfalles als Hochgeschwindigkeitsfahrt mit zwei Toten in Stuttgart im Mai dieses Jahres fuhr mit über 160 km/h i.g.O. mit einem geliehenen Jaguar mit 550 PS! Die Aufprallgeschwindigkeit auf den bei Grünlicht fahrenden Citroën betrug mindestens 100 km/h.

Mit Vollendung des 25. Lebensjahres kann unterstellt werden, dass die notwendige charakterliche Reife für den Umgang mit Kfz mit mehr PS vorhanden ist und Gefahrenbewusstsein sowie eine größere Sicherheit im Umgang mit diesen Kfz gegeben ist. Der Führerschein könnte dann unbeschränkt gelten.

Die Rechtsfolge bei einem Verstoß gegen die »PS-Regel« müsste als Fahren ohne Fahrerlaubnis eingestuft und mit entsprechenden Sanktionen ausgestaltet werden – so wie beim Stufenführerschein im Bereich der Klasse A.

4 Hentschel/König/Dauer 45. Auflage § 315f StGB; Rdnr. 1.

Politisch dürfte dieser Vorschlag schwer durchsetzbar sein, da es zu viele treffen würde, die grundsätzlich ein verantwortungsbewusstes Verhalten in diesem Themenfeld an den Tag legen. Die meisten jungen 18 jährigen Fahranfänger gehen sehr verantwortungsbewusst mit diesem Thema um. Sie kommen erst gar nicht auf die Idee, sich mit 18 Jahren ein Kfz mit 400 und mehr PS zu leihen/zuzulegen.

Fraglich ist, wie die Risikogruppen erreicht werden könnte bzw. das Verhalten der Risikogruppen beeinflusst werden kann! Eine weitere, mildere Möglichkeit bestände darin, dass über das Vertragsrecht Einfluss auf die gewerblichen Verleiher solcher Kfz genommen würde und eine Leihe eines solchen Kfz an unter 25 jährige öffentlich rechtlich untersagt wird oder über das Versicherungsrecht Einfluss genommen würde.

2) Ist die Leistung der Kfz-Vollkaskoversicherung trotz einer Vorsatztat mit erheblichem kriminellem Gewicht gesellschaftlich vermittelbar?

Eine Verurteilung nach einem Verkehrsunfall nach einem Kfz Rennen nach § 315 d I Nr 2 oder 3 StGB wegen einer Vorsatztat, sollte zur Folge haben, dass die Versicherung nur noch eingeschränkte oder keine Leistungen im Rahmen der Vollkasko für das vom Täter als Beziehungsgegenstand geführte und durch den Unfall beschädigte eigene Kfz erstattet.

Ob die Eigentumsfrage hinsichtlich des Kfz (klassische Haltereigenschaft) oder eine grundsätzliche Überlassungsregelung greifen sollte, müsste geprüft werden.

Die deutliche gesellschaftliche Ächtung dieses Verhaltens sollte nicht nur im Strafrecht Niederschlag finden, sondern auch dazu führen, dass der Unfallverursacher einen von ihm durch die Erfüllung der o.a. Vorsatz-Tatbestände verursachten Schaden an dem von ihm geführten Kfz nicht durch eine eventuell vorhandene Vollkaskoversicherung ersetzt bekommt. Auch auf diesem finanziellen Feld könnte man Anreize setzen, sich einem solchen Verhalten – auch nach Provokation durch einen anderen – nicht hinzugeben. Hier könnte eine deutliche, finanziell spürbare Barriere eingezogen werden!

3) Sensibilisierung von Führerscheinbewerbern mit einem Blick durch das »Fenster der Realität«

Der Crash Kurs in NRW ist ein langjährig erprobtes und in NRW praktiziertes Mittel, jungen Menschen umfassend die familiären und gesellschaftlichen Folgen eines Verkehrsunfalles mit Todesfolge oder schwersten, bleibenden Verletzungen vor Augen zu führen. Authentische Schilderungen von Angehörigen, evtl. Opfern, Seelsorgern, Polizisten, Notärzten und Mitarbeitern der Feuerwehren verdeutlichen im Gesamtkontext das Leid, die Schmerzen und die Lebensveränderungen bei Angehörigen und den Helfern selber nach einem solchen Geschehen.

Die Verantwortung eines Verkehrsteilnehmers als Kfz Führer nicht nur für sich sondern auch für andere bekommt eine greifbare Dimension!⁵

5 <https://polizei.nrw/artikel/realitaet-erfahren-echt-hart>.

Dies in dieser oder ähnlicher Form als verpflichtendes Element in der Fahrschul-ausbildung einzuführen, könnte Folgen vor Augen führen, die niemand für sich und sein familiäres und soziales Umfeld möchte und die man durch eigenes Verhalten beeinflussen kann.

4) Wer aggressiv fährt, muss defensives Verhalten lernen

Anti-Aggressionsseminare

Im Bereich der Staatsanwaltschaft und des Amtsgerichts Köln kann bei mehrfach im Deliktsektor der Aggressionsdelikte auffälligen Kfz-Führern im Rahmen des § 153 a der Strafprozessordnung – Absehen von der Verfolgung unter Auflagen und Weisungen – eine Teilnahme an einem Anti-Aggressionsseminar als Auflage erteilt werden.

Es handelt sich nicht um die Möglichkeit, durch Geldzahlung eine Einstellung des Verfahrens zu erwirken, sondern um eine Auseinandersetzung mit dem eigenen Verhalten im Straßenverkehr! Durch Kenntnisse über Umgang mit Stress, Zeitnot oder Situationen, die ein Nachgeben und Rücksicht erfordern würden, soll eine langfristige Verhaltensänderung erwirkt werden.

Die Anti-Aggressionstrainer im Polizeipräsidium Köln sind ausgebildete Verkehrssicherheitsberater, die darüber hinaus noch über Kompetenzen im Bereich Kommunikation, Konflikt- und Stressmanagement verfügen.

Das Anti-Aggressionsseminar dauert 2 Tage und findet unter der Woche statt. Seit 2008 wird dieses Seminar in Köln durchgeführt; jährlich 12 – 14 Seminare mit jeweils 10 – 15 Teilnehmern!

Die Auseinandersetzung mit dem eigenen Verhalten und die Einsicht, daran etwas ändern zu wollen, sind die Eintrittskarte in die Einstellung des Verfahrens. Verweigerung, Abbruch oder Destruktion im Zusammenhang mit dem Anti-Aggressionsseminar führen zur Erhebung der Anklage durch die Staatsanwaltschaft!

Die Polizeibeamten als Anti-Aggressionstrainer sind keine Gutachter und werden auch nicht prognostisch auf das zukünftige Verhalten tätig!

Erstaunlicherweise gab es in den vergangenen Jahren wenige Verweigerungen, die Bereitschaft sich dem eigenen rechtlich verwerflichen Verhalten zu stellen ist – mit anfänglichem Unwohlsein – vorhanden und nimmt mit zunehmender Dauer des Seminars und der bearbeiteten Inhalte zu.

5) Gefährderansprache/Gefährderbrief

Im Rahmen der Erkenntnisgewinnung über renngeneigte Kfz Führer kann Verkehrsteilnehmern, die im Zusammenhang mit einem Kfz Rennen oder einer Hochgeschwindigkeitsfahrt i.g.O. auffällig geworden sind, ein sog. »Gefährderbrief« zugesendet werden.

Anlässlich des ersten Mordurteils des LG Berlin im Jahr 2016 im Zusammenhang mit dem tödlichen Raserunfall auf dem Kurfürstendamm wurden im Bereich des PP Köln insgesamt 180 »Gefährderbriefe« an vorwiegend junge Menschen versandt, die im Zusammenhang mit Hochgeschwindigkeitsfahrten oder in diesem Umfeld

auffällig geworden waren. Hier ging es um eine rein präventive Maßnahme; Verfahren im Zusammenhang mit Rasen/Hochgeschwindigkeitsfahrten waren gegen die Adressaten zu diesem Zeitpunkt nicht anhängig.

Wenn heute jemand als Raser von der Bevölkerung gemeldet wird, setzen sich die Angehörigen des Einsatztrupp Verkehr mit dem Melder bezgl. des konkreten Verhalten des Betroffenen in Verbindung. Wenn die Gesamtsituation keine belastbaren Anhaltspunkte für ein ordnungswidriges Verhalten ergibt, wird anschließend der Halter des Kfz aufgesucht, um mit ihm über sein Verhalten bzw. das Verhalten des Fahrers zu sprechen und auch seine Verpflichtung als Halter zu erörtern.

Fazit

Der Begriff der Aggression bedeutet »auf etwas losgehen«, mithin also eine gezielte, willentliche und feindselige Handlung. Wenn wir von einem Verkehrsaggressor sprechen oder ein Aggressionsdelikt unterstellen, ist mehr als Fahrlässigkeit in der Handlung!

Darüber hinaus ist bei einem solchen Verhalten die Verkehrsgesinnung überprüfungswürdig. Der Verkehrsraum als sozialer Interaktionsraum von Millionen Menschen, der klaren Regelungen unterliegt, darf nicht Spielwiese von Egomane, psychisch auffälligen und wenig kompromissbereiten Menschen sein.

Ein frühzeitig ansetzendes Maßnahmenpaket von Regulierung (KW Stärke/Einfluss auf Verleiher/Versicherungen), Sensibilisierung (Crash Kurs) und klarer Ansprache auch im gefahrenabwehrenden Raum könnte das Verhalten eindämmen. Eine gänzliche Verhinderung dieses Verhaltens wird es nicht geben! Aber präventive und repressive Zeichen machen jedem deutlich, dass dem Staat die Verkehrssicherheit ein hohes, schützenswertes Gut ist!

Aggressivität im Straßenverkehr – Strafbarkeit und Rechtsfolgen verbotener Kraftfahrzeugrennen –

Dr. Philipp Schulz-Merkel,
Rechtsanwalt, Nürnberg

A. Einleitung

Aggressivität im Straßenverkehr ist ein Dauerbrenner in der öffentlichen und fachlichen Diskussion. Denn: Aggression ist ein Unfallrisiko. Zwar gab es 2017 ausweislich des Statistischen Bundesamts in Deutschland so wenig Verkehrstote wie seit 60 Jahren nicht.¹ Im Jahr 2018 waren es nur 2,7 % mehr und danach nach wie vor wenig. Laut der aktuellen Prognose wird die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland im Jahr 2019 um etwa 7,2 Prozent auf 3.040 sinken. Rückläufig im Jahr 2019 war auch die Zahl der Unfälle mit Personenschaden. Der ADAC erwartet etwa 297.000 Unfälle, bei denen Menschen zu Schaden kamen.² Dennoch fordert der deutsche Straßenverkehr jährlich noch immer deutlich mehr Tode wie etwa in Großbritannien, Schweden oder der Niederlande.³

Die neueste Reaktion des Gesetzgebers auf die Aggressivität der Autofahrer war mit dem 56. Strafrechtsänderungsgesetz vom 30. September 2017⁴ die Einführung des § 315d StGB. Die bislang wenig bedeutsame Ordnungswidrigkeit des Verbots von Kraftfahrzeugrennen (§§ 29 Abs. 1, 49 Abs. 2 Nr. 5 StVO a.F.) wurde zu einer Straftat heraufgestuft. Rechtspolitischer Hintergrund der Neuregelung war das medial omnipräsente »Ku'Damm-Rennen« im Februar 2016: Zwei Raser lieferten sich ein Rennen, bei dem sie mit bis zu 170 Stundenkilometer durch Berlin gefahren sind.

1 Pressemitteilung Nr. 065 des Statistischen Bundesamts vom 24.2.2017, online abrufbar unter https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2017/02/PD17_065_46241.html.

2 <https://www.adac.de/news/bilanz-verkehrstote/>

3 In Deutschland waren es 2018 je 100.000 Einwohner 4,3 Verkehrstote, während es im Vereinigten Königreich 2,8, in Schweden 2,8 und in den Niederlande 3,4 waren. Im internationalen Vergleich steht Deutschland aber nicht so schlecht dar: In den Vereinigten Staaten waren es mit 10,6 Verkehrstoten mehr als doppelt so viele wie bei uns. S. hierzu der Global status report on road safety 2018 der World Health Organization, online abrufbar unter: <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/276462/9789241565684-eng.pdf>.

4 BGBl. I 2017, S. 3532.

An einer Kreuzung, kurz vor dem Kaufhaus KaDeWe, rammte einer der Beschuldigten mit 160 Stundenkilometern einen Jeep, der 72 Meter weit geschleudert wurde. Der 69 Jahre alte Fahrer des Jeeps starb noch im Auto. Das LG Berlin verurteilte die Beschuldigten wegen Mordes in Tateinheit mit gefährlicher Körperverletzung und vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs zu lebenslangen Freiheitsstrafen.⁵ Bekanntlich wurde das Urteil durch den BGH aufgehoben, da es Zweifel am Tötungsvorsatz gab⁶, doch das LG Berlin kam im März 2019 erneut zu einer Verurteilung wegen Mordes.⁷

Der Beitrag beleuchtet den neu eingeführten Straftatbestand kritisch und bietet eine tour d'horizon durch die sonst wenig beachteten sonstigen Mittel, der Aggressivität im Straßenverkehr Herr zu werden. Hierunter fallen neben der Einziehung, Sicherstellung und Beschlagnahme des Fahrzeugs auch verwaltungsrechtliche Instrumente wie die Verhängung von Verkehrsunterricht.

B. Die Delikte im Straßenverkehr

1. Tötungs- und Körperverletzungsdelikte

Wird bei einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen ein Mensch getötet oder verletzt, war bereits nach zuvor geltendem Recht eine Strafbarkeit gegeben. Eine fahrlässige Tötung (§ 222 StGB) oder eine fahrlässige Körperverletzung (§ 229 StGB) war nicht schwer zu begründen.⁸ Problematisch war – das zeigte das »Ku'Damm-Rennen« in aller Deutlichkeit – der Nachweis des Vorsatzes bei einer vorsätzlichen Tötung (§ 212 StGB), bei Mord (§ 211 StGB) oder der vorsätzlichen Körperverletzung (§§ 223, 224 StGB). Die Abgrenzung zwischen bewusster Fahrlässigkeit und bedingtem Vorsatz ist eine Krux und stellt die Gerichte wie stets bei subjektiven Bewertungen vor nicht unbedeutenden Nachweisproblemen.

2. Straßenverkehrsdelikte

Daneben kam auch eine Strafbarkeit aus § 315b StGB oder § 315c StGB in Betracht. Ein gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr nach § 315b StGB durch illegale Rennen liegt auf den ersten Blick zwar nahe – doch erfasst der Tatbestand bekanntlich nur von außen auf den Straßenverkehr einwirkende Umstände. Ein Kraftfahrzeugrennen ist hingegen ein innerhalb des Straßenverkehrs anzusiedelndes Phänomen. Die Rechtsprechung macht zwar Ausnahmen – man denke an das »Fahrzeug als Waffe«⁹ – doch liegt eine solche Situation hier nicht vor. Auch spricht § 315c StGB nicht explizit von Kraftfahrzeugrennen. Doch da bei solchen Rennen nicht

5 LG Berlin NStZ 2017, 471.

6 BGHSt 63, 88.

7 LG Berlin, Urt. v. 26.03.2019, Az. 532 Ks 9/18.

8 S. hierzu *Mitsch*, DAR 2017, 70.

9 *Sternberg-Lieben/Hecker*, in: Schönke/Schröder, § 315 b Rn. 10.

selten eine oder mehrere der »sieben Todsünden« erfüllt werden, war (und ist) auch häufig eine Strafbarkeit nach § 315c StGB gegeben.

C. Der neue § 315d StGB: Verbotene Kraftfahrzeugrennen

I. Der Tatbestand

Der neue § 315d StGB unterteilt sich in Abs. 1 in ein Gefährdungsdelikt mit drei verschiedenen Tatalternativen. Daneben existiert noch ein konkretes Gefährdungsdelikt in Abs. 2, eine Vorsatz-Fahrlässigkeit-Kombination in Abs. 4 und eine Erfolgsqualifikation in Abs. 5, die vorliegend jedoch ausgeblendet werden sollen.

Der Gesetzgeber hat sich für die Einführung eines abstrakten Gefährdungsdelikts entschieden, da von Kraftfahrzeugrennen im öffentlichen Verkehrsraum eine erhebliche Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmer ausgehe.¹⁰ Denn durch die psychologische Wirkung eines Rennens, das durch wechselseitiges Kräftenessen und Streben nach dem »Sieg« geprägt ist, kommt ihm eine enorme abstrakte Gefährlichkeit zu.¹¹ Im »Rausch der Geschwindigkeit«¹² können die Täter jederzeit die Kontrolle über das Fahrzeug verlieren und so die körperliche Integrität oder das Eigentum Unbeteiligter verletzen – womit gleichsam die durch § 315d StGB geschützten Rechtsgüter angesprochen werden.¹³

a) Systematik der abstrakten Gefährdungsdelikte nach Abs. 1

Nach § 315d Abs. 1 Nr. 1 StGB wird bestraft, wer ein verbotenes Kraftfahrzeugrennen ausrichtet oder durchführt, womit nicht am Rennen beteiligte Organisatoren angesprochen werden.¹⁴ Nr. 2 regelt die Strafbarkeit der Kraftfahrzeugführer, die an einem solchen Rennen teilnehmen. Beide Alternativen haben gemein, dass jeweils ein Kraftfahrzeugrennen vorliegen muss. Nr. 3 erfordert ein solches nicht. Bereits wer sich als Kraftfahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit und grob verkehrswidrig und rücksichtslos fortbewegt, um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, erfüllt den Tatbestand des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB.

b) Kraftfahrzeugrennen (Nr. 1, 2)

Das Tatbestandsmerkmal des Rennens geht auf bereits eingeführte Gesetzesmerkmale im § 29 Abs. 1 StVO a.F. zurück und wird durch die Rechtsprechung hierzu konkretisiert. Rennen sind Wettbewerbe oder Teile eines Wettbewerbs sowie Veranstaltungen zur Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten oder höchsten Durchschnittsgeschwindigkeiten mit mindestens zwei teilnehmenden Kraftfahrzeugen,

10 BT-Drs. 18/12964, 5.

11 *Rubs*, SVR 2018, 286, 287.

12 *Rubs*, SVR 2018, 286, 287.

13 *Kulhanek*, in: BeckOK StGB, 42. Ed., § 315d Rn. 27.

14 BT-Drs. 18/12964, 5.

wobei es weder auf die Länge der gefahrenen Strecke ankommt noch einer vorherigen Absprache der Beteiligten bedarf.¹⁵

Die bloße Teilnahme an einem solchen Rennen genügt nach Nr. 2 für eine Strafbarkeit, und nach Auffassung des Gesetzgebers selbst dann, wenn bei dem Rennen die geltenden Verkehrsregeln eingehalten werden.¹⁶ Richtigerweise sollte die Vorschrift an dieser Stelle (teleologisch) eingeschränkt werden: Es ist kaum einleuchtend, warum Verkehrsteilnehmer, die sich an alle Regeln des Straßenverkehrs halten – und damit kein Gefahrenpotenzial mit sich bringen – dem scharfen Schwert des Strafrechts ausgesetzt sein sollen.¹⁷

c) Einzelraser (Nr. 3)

Den meisten Zündstoff liefert die Strafbarkeit von »Einzelrasern« nach Abs. 1 Nr. 3. Kraftfahrzeugführer, die sich mit nicht angepasster Geschwindigkeit und grob verkehrswidrig und rücksichtslos fortbewegen, um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, also ein »Rennen gegen sich selbst« führen, werden genauso bestraft wie Teilnehmer an einem Rennen. Auf einen wirklichen Wettbewerbscharakter kommt es – mangels des Erfordernisses eines anderen Beteiligten – gerade nicht an. Das kann man kritisch sehen: Zwar liegt auf der Hand, dass von »Einzelrasern« auch erhebliche Gefahren ausgehen können. Dennoch fehlt hier die Gruppendynamik und mögliche Ablenkung durch Mitbewerber, anders als bei richtigen Rennen, völlig.¹⁸ Mit der gesetzgeberischen Konzeption des § 315d StGB (die Überschrift spricht schließlich von »Kraftfahrzeugrennen«), hat dies aber wenig zu tun.¹⁹

aa) Nicht angepasste Geschwindigkeit

Das Führen des Kraftfahrzeugs muss mit nicht angepasster Geschwindigkeit erfolgen. Damit ist ein zu schnelles Fahren gemeint, das Geschwindigkeitsbegrenzungen verletzt oder der konkreten Verkehrssituation (Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnisse) zuwiderläuft²⁰, also die Verhaltenspflicht nach § 3 Abs. 1 StVO verletzt.²¹

15 BT-Drs. 18/12964, 5; BGHZ 154, 316; *Kulbanek*, in: BeckOK StGB, 42. Ed., § 315f Rn. 11.

16 BT-Drs. 18/12964, 5; *Preuß*, NZV 2017, 105, 109; *Zieschang*, JA 2016, 721, 723.

17 In diese Richtung auch *Eisele*, KriPoz 2018, 32, 34; *Kubiciel/Hoven*, NStZ 2017, 439, 445; *Kusche*, NZV 2017, 414, 415; *Kulbanek*, in: BeckOK StGB, 42. Ed., § 315f Rn. 14.

18 *Eisele*, KriPoz 2018, 32, 36.

19 *Hecker*, in: Schönke/Schröder, StGB, 30. Aufl. 2019, § 315d Rn. 8. *Eisele*, KriPoz 2018, 32, 36 sieht eine Strafbarkeit des Einzelrasers besser (als konkretes Gefährdungsdelikt) bei § 315c StGB angesiedelt.

20 BT-Drs. 18/12964, 5.

21 *Rubs*, SVR 2018, 286, 288.

bb) Grob verkehrswidrig und rücksichtslos

Weiterhin muss sich der Fahrer durch²² die nicht angepasste Geschwindigkeit »grob-verkehrswidrig und rücksichtslos« fortbewegen – eine Formulierung, die sich bereits in § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB findet. Die Geschwindigkeit des Fahrzeugführers muss also in besonders gravierender Weise nicht an die situationsabhängig angemessene und erlaubte Geschwindigkeit angepasst sein.

cc) »Raserabsicht« (»um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen«)

In subjektiver Hinsicht erfordert der Tatbestand, dass sich der Kraftfahrzeugfahrer grob verkehrswidrig und rücksichtslos mit nicht angepasster Geschwindigkeit fortbewegt, »um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen«. Diese sog. »Raserabsicht«²³ ist das maßgebliche Kriterium, um bloße Geschwindigkeitsüberschreitungen von einem strafbaren »Rennen gegen sich selbst« abzugrenzen, dem – bis auf die mangelnde Teilnahme anderer Personen – damit faktisch ein Renncharakter zukommt.²⁴

Bereits aus der Gesetzesformulierung kommt hervor, dass der Täter mit der Absicht (*dolus directus* 1. Grades) handeln muss, die höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen.²⁵ Doch wann liegt nach Vorstellung des Täters ein Erreichen der höchstmöglichen Geschwindigkeit vor?²⁶

(1) Höchstmögliche Geschwindigkeit

Erster denkbarer Ansatzpunkt wäre die technische Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigung des jeweiligen Fahrzeugs.²⁷ Das alleine kann aber nicht genügen, andernfalls wäre der Sportwagenfahrer, der mit 180 km/h durch die Fußgängerzone fährt, straflos, während der Kleinwagenfahrer, der mit 130 km/h das Limit seines Wagens auf der Autobahn erreicht, möglicherweise strafbar.²⁸ Mit dieser Argumentation kam das KG Berlin²⁹ kürzlich zu der Auffassung, mit »höchstmöglicher Geschwindigkeit« kann nur die in der konkreten Verkehrssituation erzielbare relative Höchstgeschwindigkeit sein. Diese wird insbesondere durch äußere Faktoren bestimmt: etwa die Strecke, auf welcher der Fahrer unterwegs ist (Autobahn, Landstraße, innerorts) oder die aktuelle Verkehrslage und Witterungsbedingungen.³⁰

Daneben ist – wie auch der Gesetzgeber es proklamiert – auf das »subjektive Geschwindigkeitsempfinden« des Fahrers abzustellen.³¹ Dagegen wird im Schrifttum zwar vorgetragen, dass dadurch besonders risikofreudige Fahrer privilegiert

22 Zur etwas unglücklichen Formulierung des Gesetzes *Rubs*, SVR 2018, 286, 288.

23 Etwa *Rubs*, SVR 2018, 286, 288.

24 S. BT-Drs. 18/12964, 5 f.; *Rubs*, SVR 2018, 286, 288.

25 Vgl. auch BT-Drs. 18/12964, 5 f.

26 Kritisch *Eisele*, KriPoz 2018, 32, 36.

27 *Rubs*, SVR 2018, 286, 289; s. auch LG Stade, DAR 2018, 577.

28 *Eisele*, KriPoz 2018, 32, 36.

29 KG Berlin NZV 2019, 314.

30 BT-Drs. 18/12964, 5.

31 BT-Drs. 18/12964, 6.

würden – denn ihr subjektives Empfinden der höchstmöglichen Geschwindigkeit ist freilich eine anderes als bei risikoneutralen Fahrern.³² Dennoch ist das Tatbestandsmerkmal subjektiver Natur und damit aus voluntativer und kognitiver Werte des Täters zu bestimmen.

Abzustellen ist damit auf die konkrete relative Maximalgeschwindigkeit. Dabei sind sowohl die Leistungsfähigkeit des Fahrers sowie dessen subjektives Geschwindigkeitsempfinden, als auch die in der konkreten Verkehrssituation erzielbare relative Höchstgeschwindigkeit maßgeblich. Eine Gesamtschau aller Umstände ist nötig. Dabei sind vor allem die Art der Straße, als auch die aktuelle Verkehrslage und Witterungsbedingten einzubeziehen. Hierzu müssen ausreichend tatsächliche Feststellungen erfolgen.

Der Begriff weißt somit eine gewisse Unschärfe auf, was naturgemäß zu Bedenken gegen die Bestimmtheit der Norm führt. Das Amtsgericht Villingen-Schwenningen hat mit Beschluss vom 16.01.2020 den § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB im Wege der konkreten Normenkontrolle zur Überprüfung der Verfassungsgemäßheit vorgelegt.³³ Es bleibt abzuwarten wie sich das Bundesverfassungsgericht positionieren wird. Es wäre nicht überraschend, wenn dieses zu einer Verfassungswidrigkeit der Norm kommt.

(2) Unschärfe des Begriffs

Wie unscharf dieses subjektive Merkmal eigentlich ist, offenbart sich, wenn man sich die Frage stellt, wozu der Kraftfahrzeugverkehr eigentlich dient: dem möglichst schnellen Vorankommen, was sich ohne eine höchstmögliche Geschwindigkeit nicht verwirklichen lässt. Beinahe jeder Fahrzeugführer versucht in der »höchstmöglichen Geschwindigkeit« von A nach B zu gelangen – eine Geschwindigkeit, die von zahlreichen technischen und tatsächlichen Faktoren abhängt. Legt man das subjektive Merkmal der Absicht, die höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, wortlautgetreu aus, so würde es nahezu jeder Fahrer erfüllen. Eine Grenze zwischen strafwürdigen Verhalten ist so kaum erkennbar.³⁴

Um dieses absurde Ergebnis zu vermeiden, muss die »Raserabsicht« im Zusammenspiel mit der Rücksichtslosigkeit ausgelegt werden. Schließlich liegt nach dem Willen des Gesetzgebers der zu bestrafende Unrechtskern der Tatbestandalternative darin, dass der Täter »objektiv und subjektiv ein Kraftfahrzeugrennen nachstellt«³⁵. Entscheidend ist weniger, dass der Fahrer durch die Geschwindigkeitsübertretungen die höchstmögliche Geschwindigkeit erreichen will – das ist wohl bei allen Geschwindigkeitsüberschreitungen der Fall –, sondern dass er *dadurch* eine Rennsituation simulieren möchte. Das handlungsdominierende Motiv des Fahrers muss also im »Rennen gegen sich selbst« und nicht im zügigen Vorankommen zu sehen

32 *Ruhs*, SVR 2018, 286, 289; *Kusche*, NZV 2017, 414, 417.

33 *Vgl. Vorlageabschluss des AG Villingen-Schwenningen vom 16.01.2020 – 6 Ds 66 Js 980/19.*

34 S. hierzu *Fischer*, StGB § 315d Rn. 16, 18.

35 BT-Drs. 18/12964, 5.

sein. Das stellt die Gerichte zwar vor erhebliche Nachweisschwierigkeiten, ist aber der vom Gesetzgeber intendierter Sinnzusammenhang der Tatbestandsalternative.

Dem steht eine Entscheidung des OLG Stuttgart entschieden entgegen.³⁶ Im zugrunde liegenden Sachverhalt wollte eine Streifenwagenbesetzung der Polizei den Täter einer Verkehrskontrolle unterziehen. Nach Erkennen des Streifenwagens und des Haltesignals beschleunigte dieser seinen Pkw um dadurch die ihn nun mit Blaulicht, Martinshorn und dem Haltesignal »Stopp Polizei« verfolgenden Polizeibeamten »abzuhängen«. Nach Ansicht des Gerichts handelte der Täter dabei mit der Absicht um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen und erfüllte dadurch den Tatbestand des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB. Denn der Tatbestand setze lediglich voraus, dass es dem Täter darauf ankomme, in der konkreten Verkehrssituation die durch sein Fahrzeug bedingte oder nach seinen Fähigkeiten oder nach den Wetter-, Verkehrs-, Sicht- oder Straßenverhältnissen maximale mögliche Geschwindigkeit zu erreichen. Welche weiteren Ziele der Täter verfolge sei unerheblich. Deshalb sei es unbeachtlich, dass der Täter den Willen hatte, vor einem ihn verfolgenden Polizeifahrzeug zu fliehen.

Der Täter hatte zwar die Absicht, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen – schließlich floh er vor der Polizei. Das handlungsdominierende Motiv des Täters lag dabei aber in der Flucht, nicht im Nachstellen eines Rennens, das der Gesetzgeber ausweislich der Gesetzesbegründung mit der Tatbestandsalternative erfassen wollte.³⁷

II. Einziehung und Sicherstellung bzw. Beschlagnahme

1. Einziehung, § 315f StGB

Weiterhin können nach § 315f StGB Kraftfahrzeuge, die als Tatobjekt (§ 74 Abs. 2 StGB) zu einer Tat nach § 315d StGB verwendet wurden, eingezogen werden. Allgemein liegen der Einziehung zwei Grundgedanken zugrunde: Einerseits kommt ihr ein Strafcharakter zu (personenbezogene Repression), andererseits ein Sicherungscharakter, falls dem eingezogenen Gegenstand eine gewisse Gefährlichkeit zukommt.³⁸ Bei der Einziehung von Kraftfahrzeugen liegt eindeutig der Strafcharakter an erster Stelle: Dem Täter soll sein »Lieblingsspielzeug« weggenommen werden.³⁹ Die Einziehung steht im Ermessen des Gerichts. Ermessenseitende Kriterien sind die Schwere der Tat, der Wert des Fahrzeugs und die Bedeutung der Einziehung für den

36 OLG Stuttgart NJW 2019, 2787.

37 BT-Drs. 18/12964, 5. S. auch *Hecker*, in: Schönke/Schröder, StGB, 30. Aufl. 2019, § 315d Rn. 9.

38 *Eser/Schuster*, in: Schönke/Schröder, StGB, 30. Aufl. 2019, Vorb. zu §§ 73 ff. Rn. 12; *Kulhanek*, in: BeckOK StGB, 42. Ed., § 315f Rn. 2.

39 So zutreffend die Formulierung von *Kulhanek*, in: BeckOK StGB, 42. Ed., § 315f Rn. 2.

Täter.⁴⁰ Die Gerichte sollten an dieser Stelle restriktiv agieren und genau abwägen, ob eine Einziehung wirklich verhältnismäßig ist. Schließlich ist ein Kfz oftmals auch ein notwendiges Transportmittel und eine Einziehung könnte den Täter persönlich und beruflich erheblich einschränken. Auch muss eine Einziehung als strafmildernder Umstand bei der Strafzumessung beachtet werden, da der Täter andernfalls doppelt bestraft wäre.⁴¹

2. Sicherstellung/Beschlagnahme, § 94 StPO

Vorab können Fahrzeuge auch nach Maßgabe des § 94 StPO sichergestellt bzw. beschlagnahmt werden. Auch die Sicherstellung steht unter dem Vorbehalt der Verhältnismäßigkeit, was Nr. 73a S. 1 RiStBV ausdrücklich klarstellt.⁴² Die Beschlagnahme (Sicherstellung) erfolgt in der Regel nicht aus Gründen der Beweissicherung, sondern zur Sicherung der Einziehung des Beziehungsgegenstandes »Fahrzeug« (vgl. §§ 315f, 74 Abs. 2 StGB) nach § 111b StPO. Deshalb ist mit Abschluss der Ermittlungen das Fahrzeug nicht wieder herauszugeben – sofern sich der Tatverdacht bestätigt hat.

Die Sicherstellung muss in angemessenem Verhältnis zur Schwere der Tat und zur Stärke des Tatverdachts stehen und auch für die Ermittlungen erforderlich sein.⁴³ Die polizeiliche Ermittlungstätigkeit sollte hier mit Augenmaß handeln. Wird der Betroffene nämlich freigesprochen, das Verfahren eingestellt oder die Eröffnung des Hauptverfahrens abgelehnt, steht dem Betroffenen unter Umständen nach § 2 Abs. 1 StrEG ein Entschädigungsanspruch zu. Das heißt, der durch die Unmöglichkeit des Gebrauchs eines beschlagnahmten Kfz entstehende Schaden ist zu ersetzen.⁴⁴ Darunter fallen nicht nur die Fahrkosten für öffentliche Verkehrsmittel oder Mietwagenkosten, sondern unter Umständen auch der Verdienst- oder Nutzungsausfallschaden.⁴⁵

3. (Vorläufige) Entziehung der Fahrerlaubnis und Fahrverbot

Nach § 69 Abs. 2 Nr. 1a StGB handelt es sich bei § 315d StGB um eine Katalogtat der Regelentziehung der Fahrerlaubnis. Bleibt eine Entziehung der Fahrerlaubnis ausnahmsweise aus, kann nach § 44 StGB ein Fahrverbot verhängt werden.

Entsprechend kommt bereits vorab eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO (samt Sicherstellung des Führerscheins, § 94 Abs. 3 StPO) in Betracht. Auch in diesen Fällen gilt das soeben gesagte: Für den Betroffenen kann sich unter Umständen ein Entschädigungsanspruch aus § 2 StrEG ergeben.

40 Hierzu *Kulhanek*, in: BeckOK StGB, 42. Ed., § 315f Rn. 6 ff.

41 Vgl. BGH NStZ 2018, 526; OLG Nürnberg NJW 2006, 3448, 3449; KG NJ 2018, 435; *Kulhanek*, in: BeckOK StGB, 42. Ed., § 315d Rn. 88.

42 *Gerhold*, in: BeckOK StPO, 33. Ed., § 94 Rn. 18.

43 BVerfG NJW 1966, 1603, 1607; BGHSt 43, 300, 303.

44 OLG Celle NJW 2004, 3347; OLG Schleswig NJW-RR 1986, 775.

45 OLG Frankfurt a.M. BeckRS 2016, 115004.

III. Verwaltungsrechtliche Möglichkeiten

Neben dem Instrumentarium des Strafrechts kommen auch verwaltungsrechtliche Möglichkeiten als Reaktion auf verbotene Kraftfahrzeugrennen in Betracht. Als »softe« Maßregelung kann etwa derjenige, der Verkehrsvorschriften nicht beachtet, nach § 48 StVO verpflichtet werden, an einem Unterricht über das Verhalten im Straßenverkehr teilzunehmen. Und dort sollte ihm die Gefährlichkeit, die ein »Rasen« mit sich bringt, eindrücklich vor Augen gehalten werden: Einerseits die mögliche Folge, andere Menschen lebensgefährlich zu verletzen, andererseits die möglichen strafrechtlichen Sanktionen, die schlimmstenfalls eine lebenslange Haft bedeuten.

In gravierenden Fällen kann die Fahrerlaubnisbehörde eine medizinisch-psychologische Untersuchung anordnen. Das Verwaltungsgericht Düsseldorf hat unlängst im Fall eines »unverbesserlichen Rasers« (im Übrigen ein Profifußballer mit britischer Fahrerlaubnis) entschieden, dass es im Ausnahmefall möglich sei, den Fahrer ohne vorherige Warnung zu einer medizinisch-psychologischen Untersuchung zu verpflichten.⁴⁶

Nach § 11 Abs. 3 Nr. 6 FeV kann zur Klärung von Eignungszweifeln die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens angeordnet werden, wenn eine erhebliche Straftat vorliegt, die im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung steht, insbesondere wenn Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial bestehen oder die erhebliche Straftat unter Nutzung eines Fahrzeugs begangen wurde.

Nach der Nr. 7 ist eine MPU Anordnung auch bei einer erheblichen Straftat, die im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung steht, insbesondere wenn Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial bestehen oder die erhebliche Straftat unter Nutzung eines Fahrzeugs begangen wurde, möglich. Auch nicht rechtskräftig abgeurteilte Straftaten können Anlass für eine Eignungsbegutachtung nach § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 6 und 7 FeV sein. Als Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial nach § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 6 und 7 FeV kommen insbesondere Straftaten wie schwere und gefährliche Körperverletzung, Raub, Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte, Beleidigung, Nötigung, Bedrohung oder Sachbeschädigung in Betracht.⁴⁷

Selbstverständlich müssen für solch eine Anordnung aufgrund von Aggressivität hinreichend konkrete Anhaltspunkte vorhanden sein. Nicht erforderlich ist jedoch, dass das Aggressionspotenzial bereits festgestellt wurde, da dies gerade Aufgabe der Begutachtung ist.

D. Fazit

Es sollte außer Frage stehen, dass Aggressivität im Straßenverkehr ein Unfallrisiko darstellt. Tatsächlich entfallen auf Delikte wie deutliche Geschwindigkeitsüberschreitungen, riskantes Überholen, Schneiden und dichtes Auffahren etwa ein Drittel aller

⁴⁶ VG Düsseldorf, Urteil vom 23.10.2019, Az.: 6 K 4482/18.

⁴⁷ Hessischer VGH, Beschluss vom 13.02.2013 – 2 B 189/13 = NZV 2013, 615.

von Pkw verursachten Unfälle mit Todesfolgen.⁴⁸ Dem sollte vorrangig aber präventiv begegnet werden. Ein Ansatz könnte darin liegen, bereits in der Fahrschule mehr auf die psychologische Gefährdungslage hinzuweisen, die der Straßenverkehr mit sich bringt oder darin, Verkehrssünder verwaltungsrechtlich zu Unterrichtsstunden zu verpflichten, die sich konkret mit der Aggressionsbewältigung beschäftigen. Das Strafrecht alleine ist hier das falsche Instrument.

⁴⁸ Motorjournalist 2015, 15.

Praxistauglichkeit des Ordnungswidrigkeitenverfahrens

Christian Janeczek,
Rechtsanwalt, Dresden

Ich möchte mich im Rahmen meines Parts im Arbeitskreis auf 2 Schwerpunkte konzentrieren:

1. Kodifizierung und Überprüfbarkeit des standardisierten Messverfahrens

Heutige Ordnungswidrigkeitenverfahren werden von dem Begriff des standardisierten Messverfahrens geprägt. Immer dann, wenn mit technischen Geräten z.B. Geschwindigkeits-, Abstands- und Rotlichtmessungen durchgeführt werden, aber auch z.B. bei Atemalkoholmessungen, spielt dieser Begriff eine Rolle. Der Begriff ist für das Verfahren, für die Verteidigungstaktik und für die notwendigen Mühen des Tatrichters so prägend, dass man sich wundert, dass dieser Rechtsbegriff in keinem Gesetz zu finden ist.

Wo stammt dieser Begriff her? 2 Entscheidungen des BGH sind dafür bedeutsam.

a. BGH 4 StR 627/92 vom 19.08.1993

Zu dieser Entscheidung kam es, nachdem das Oberlandesgericht Köln von der Auffassung des OLG Düsseldorf abweichen wollte, wonach die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um einen bestimmten Wert nicht allein auf einem Geständnis beruhen kann. Die Beantwortung dieser Frage nahm der BGH zum Anlass, sich auch Gedanken über den Nachweis eines Geschwindigkeitswertes mittels technischer Messung und dem notwendigen Aufklärungsumfang des Tatrichters zu machen. Er stellt dabei zunächst fest:

»Die amtliche Zulassung von Geräten und Methoden verfolgt ebenso wie die Reduzierung des gemessenen Wertes um einen – die systemimmanenten Meßfehler erfassenden – Toleranzwert gerade den Zweck, Ermittlungsbehörden und Gerichte von der Sachverständigenbegutachtung und Erörterung des Regelfalles freizustellen. Es entspricht deshalb allgemein anerkannter Praxis, daß auch im Bereich technischer Messungen Fehlerquellen nur zu erörtern sind, wenn der Einzelfall dazu Veranlassung gibt.«

Im Weiteren führt er aus:

»Der Tatrichter muss sich deshalb auch bei der Berücksichtigung der Ergebnisse von Geschwindigkeitsmeßgeräten bewusst sein, dass Fehler nicht auszuschließen sind. Den

nach den jeweiligen technisch-naturwissenschaftlichen Erkenntnissen möglichen Fehlerquellen hat er durch die Berücksichtigung von Meßtoleranzen Rechnung zu tragen. Darüber hinaus muss er sich nur dann von der Zuverlässigkeit der Messungen überzeugen, wenn konkrete Anhaltspunkte für Messfehler gegeben sind.»

b. BGH 4 StR 24/97 vom 30.10.1997

Die 2. Entscheidung erging am 30.10.1997 zu AZ 4 StR 24/97. Zu einer Geschwindigkeitsmessung mittels Lasermessgerät LTI 20/20 meinte das OLG Köln, von einer Auffassung des OLG Frankfurt/Main abweichen zu wollen. Der BGH gab die Sache dem OLG Köln jedoch wieder zurück mit der Feststellung, dass die Rechtsauffassung des OLG Köln zwar von der des OLG Frankfurt/Main abweicht, jedoch bereits in obiger Entscheidung im Sinne des OLG Köln durch den BGH beantwortet wurde. In dieser Entscheidung lässt sich sodann der prägende Satz finden:

»Ergänzend weist der Senat daraufhin, daß der in der Entscheidung vom 19. August 1993 verwendete Begriff »standardisiertes (Meß-)Verfahren« (vgl. BGHSt 39, 297, 299, 302) nicht bedeutet, dass die Messung in einem voll automatisierten, menschliche Handhabungsfehler praktisch ausschließenden Verfahren stattfinden muss. Vielmehr ist hierunter ein durch Normen vereinheitlichtes (technisches) Verfahren zu verstehen, bei dem die Bedingungen seiner Anwendbarkeit und sein Ablauf so festgelegt sind, dass unter gleichen Voraussetzungen gleiche Ergebnisse zu erwarten sind.«

Was diese Entscheidungen jedoch nicht verraten, ist, wann ein Verfahren gegeben ist, bei dem unter gleichen Voraussetzungen gleiche Ergebnisse zu erwarten sind. Regelmäßig anzutreffen sind Äußerungen, wie »das Messgerät ist von der PtB abgenommen, sodass ein standardisiertes Messverfahren vorliegt«. Andererseits lassen sich auch immer wieder besonders amtsgerichtliche Urteile finden, die zum Ausdruck bringen, dass ein bestimmtes Messverfahren nicht (mehr) standardisiert sei. Komplette Unsicherheit besteht schon immer und besonders, seitdem die digitalen Messverfahren auf dem Markt sind, darüber, was der Betroffene wiederum beibringen muss, um konkrete Anhaltspunkte dafür zu liefern, dass das Messergebnis nicht richtig sein könnte. Zudem stellen sich Fragen dazu, in welchem Umfang der Betroffene ein Akteneinsichtsrecht hat und ihm die Möglichkeit einer Überprüfbarkeit der Messung möglich sein muss.

Auch da es um hunderttausende Verfahren geht, von deren Ergebnis mitunter die wirtschaftliche Existenz so manches Betroffenen abhängen kann, sollte die Beantwortung dieser Frage nicht allein der Rechtsprechung überlassen, sondern dieser eine gesetzliche Regelung an die Hand gegeben werden, an der sich Verwaltungsbehörden, Betroffene und ihre Verteidiger, Gerichte, aber auch Sachverständige halten können.

Bei der Beurteilung von standardisierten Verfahren ist m.E. eine Grundskepsis erforderlich. Nur wenn man bereit ist, zu akzeptieren, dass Fehler vorkommen können, wird man sich auch wahrnehmen können. Wenn mit dieser Einstellung eines Richters am OLG Frankfurt an die Sache herangegangen wird, wird man Messfehler

nicht erkennen, wenngleich die Äußerung eines Rechtsmittelrichters zu einer Tatsachenfrage eher wenig bedeutsam ist.

c. Voraussetzungen für die Annahme eines standardisierten Messverfahrens

Hier ist bereits zu berücksichtigen, dass nicht etwa ein bestimmtes Messgerät standardisiert ist, sondern das Messverfahren mittels eines bestimmten Messgerätes. Grundvoraussetzung ist die Prüfung des Verfahrens mittels eines Konformitätsverfahrens z.B. durch die PTB. Nur dann, wenn in der Praxis das Gerät so eingesetzt wird, wie dies im Konformitätsverfahren getestet und als ausreichend zuverlässig erachtet wurde, kann von einem standardisierten Messverfahren ausgegangen werden. Dies wiederum kann nur dann der Fall sein, wenn ein Messgerät geeicht und vollumfänglich gem. der Gebrauchsanweisung/Bedienungsanleitung eingesetzt worden ist. Diese Feststellung muss also der Tatrichter treffen, um von einem standardisierten Messverfahren ausgehen zu dürfen.

Dabei ist auch zu prüfen, ob z.B. technische Neuerungen an gemessenen Fahrzeugen die Messwertbildung beeinflussen können. Verfügt ein PKW also über Ausstattungsmerkmale, die die Messwertbildung beeinflussen können und waren diese Ausstattungsmerkmale an Fahrzeugen noch nicht vorhanden, zu welchen die Bauartprüfungen der Geräte durchgeführt worden sind, kann kein standardisiertes Messverfahren vorliegen, da es gerade an dem Erfahrungssatz mangelt, dass unter gleichen Bedingungen richtige Werte ermittelt werden. Bei der Frage der LED-Scheinwerfer bei ESO-Messgeräten ist daher entscheidend, ob Fahrzeuge mit LED-Scheinwerfer bei der Bauartprüfung auch zum Einsatz kamen (so Stellungnahme der PTB vom 15.10.2018) oder nicht (so VUT »ES3.0 – Neue technische Entwicklungen stellen die Bauartzulassung in Frage«, 14.11.2017).

Klar sein muss, dass der Tatrichter nicht mehr dann von einem standardisierten Messverfahren ausgehen kann, wenn die Bedienungsanleitung/Gebrauchsanweisung nicht exakt eingehalten worden ist. Dann fehlt es an der »gleichen Voraussetzung, unter der gleiche Ergebnisse« zu erwarten sind. Dies wird die Messung nicht unverwertbar machen und zum Freispruch zwingen. Jedoch wird der Tatrichter sachverständige Hilfe benötigen, um sich Überzeugung von der Richtigkeit des Messergebnisses verschaffen zu können. Schwierigkeiten habe ich dann mit allgemeinen Feststellungen in der Vergangenheit, dass sich bestimmte Abweichungen von der Bedienungsanleitung nicht auf die Messung auswirken würden. Ja aber warum wurde die Kabellänge bei der Leica XV 3 auf 3 m festgelegt, wenn sich ein längeres Kabel nicht auswirkt? Warum wurde festgestellt, dass der Abstand nebeneinander liegender Induktionsschleifen beim Traffipax Traffiphot III nicht geringer als 1,2 m sein darf, wenn sich dann plötzlich auch Abstände von lediglich 0,60 m nicht auswirken sollen? Dies allein kann die Messung nicht »retten«. Vielmehr ist hier zu fordern, die konkrete Messwertbildung zu prüfen und zur Einstellung zu gelangen, wenn dies nicht möglich ist.

d. Entkräftung des standardisierten Messverfahrens

Auf die Richtigkeit des Messergebnisses nicht mehr verlassen darf sich der Tatrichter, wenn der Betroffene konkrete Anhaltspunkte für Messfehler aufzeigt. Er muss nicht nachweisen, dass der Messwert falsch ist. Es muss ausreichen, dass konkrete Anhaltspunkte vorliegen, dass das Messergebnis falsch sein könnte, um festzustellen, dass ein standardisiertes Messverfahren nicht mehr gegeben ist. Wie häufig Messfehler vorkommen, wird sicher sehr unterschiedlich gesehen. Dass sie vorkommen können, dürfte niemand leugnen. Dies wiederum bedeutet, dass jede Messung zunächst einmal potenziell fehlerhaft sein kann.

Konkrete Anhaltspunkte für Messfehler feststellen kann der Betroffene jedoch nur, wenn er hierzu die ausreichenden Instrumente erhält.

Auch wenn an dieser Stelle der Begriff der Beweislastumkehr nicht zwingend der richtige Rechtsbegriff ist, so wirkt sich doch das standardisierte Messverfahren entsprechend aus. Dem zivilrechtlichen Begriff des Anscheinsbeweises gleichkommend spricht die Lebenserfahrung dafür, dass, wenn im Rahmen des standardisierten Messverfahrens ein bestimmter Wert ermittelt wird, dieser Wert auch richtig ist. Möchte der Betroffene diesen Anschein widerlegen, ist er aufgerufen, konkrete Anhaltspunkte für eine fehlerhafte Messung aufzuzeigen. Denn auch bei abstrakter Betrachtung großer Verlässlichkeit der Ergebnisse eines standardisierten Messverfahrens bietet dies keinerlei Rechtfertigung dafür, das Messergebnis einer sachverständigen Prüfung zu entziehen, wenn Fehler im Einzelfall nicht gänzlich auszuschließen sind (Cierniak/Niehaus DAR 2014, S. 2). Dass also die Möglichkeit besteht, dass der Betroffene den gegen ihn sprechenden Anschein widerlegt, gestattet es rechtsstaatlich nicht, von vornherein den Betroffenen daran zu hindern, die Messung zu überprüfen.

Denn wäre das Gegenteil richtig, könnte dies im Extremfall dazu führen, dass allein ein Messfoto und ein Messwert ausreichend sind, um den Betroffenen zu überführen und ihm somit gänzlich die Möglichkeit zu nehmen, sich des Ordnungswidrigkeitenvorwurfes zu entledigen. Wenn jedoch schon mit der Rechtsfigur des standardisierten Messverfahrens gearbeitet wird, die ja grundsätzlich den Regeln des Straf- und Ordnungswidrigkeitenverfahrens widerspricht, wonach einem Betroffenen die Tat nachgewiesen werden muss, dann muss aber im Gegenzug dem Betroffenen zumindest die Möglichkeit gegeben werden, sich gegen den Vorwurf effektiv verteidigen zu können.

So führte dann auch der Bundesgerichtshof in seiner Entscheidung vom 19.08.1993 aus, dass der Anspruch, »nur aufgrund ordnungsgemäß gewonnener Messdaten verurteilt zu werden«, dann gewahrt bleibt, wenn ihm die Möglichkeit eröffnet ist, den Tatrichter im Rahmen seiner Einlassung auf Zweifel aufmerksam zu machen und einen entsprechenden Beweisantrag zu stellen.

Der BGH führte also aus, dass auch im Rahmen eines standardisierten Messverfahrens dem Betroffenen die Möglichkeit verbleiben muss, den Tatrichter auf konkrete Anhaltspunkte für Fehlmessungen aufmerksam zu machen.

Statt vieler hat hier sodann der Saarländische Verfassungsgerichtshof in zwei Entscheidungen richtigerweise ausgeführt, welche Instrumente dem Betroffenen insoweit zur Verfügung zu stellen sind.

In seiner ersten Entscheidung zu dieser Problematik vom 27.04.2018 zu Az. Lv 1/18 stellte der Verfassungsgerichtshof richtigerweise fest, dass der Betroffene einen Anspruch darauf hat, dass er Einsicht in alle vom Messgerät gespeicherten Messdaten erhält. Das Akteneinsichtsrecht bezieht sich insoweit nicht allein auf das, was der Behörde und dem Gericht als Akte vorliegt, sondern es besteht insoweit ein erweitertes Akteneinsichtsrecht auch auf sämtliche Messdaten, die das Messgerät am Messtag oder in der Messzeit gewonnen hat. Dies ist auch konsequent, da bei modernen Messgeräten nicht allein die Einzelmessung des Betroffenen für die Frage, ob ein Messgerät konsistent gemessen hat, entscheidend ist, sondern die gesamte Messserie. All das, was also ein Techniker benötigt, um eine technische Messung zu prüfen, ist dem Betroffenen insoweit auch zur Verfügung zu stellen.

In der zweiten Entscheidung vom 09.05.2019 zu Az. Lv 7/17 beschäftigte sich dann der Verfassungsgerichtshof mit der Frage, was denn eigentlich dann ist, wenn das Messgerät diese Messdaten überhaupt nicht mehr speichert. Auch hier erscheint es mir nur konsequent zu sein, zu dem Ergebnis zu kommen, dass Messverfahren, die zu Messergebnissen führen, die wiederum nicht überprüft werden können, nicht geeignet sind, einen Betroffenen zu überführen. Denn wenn ihm so von vornherein die Möglichkeit genommen wird, den obig angesprochenen gegen ihn sprechenden Anschein zu widerlegen, so widerspricht dies rechtsstaatlichen Grundsätzen.

Die Rechtsfigur der standardisierten Messverfahrens kann also nur dann und so lange Bestand haben, wie es dem Betroffenen möglich ist, den gegen ihn sprechenden Erfahrungssatz, wonach unter gleichen Verfahren gleiche Ergebnisse erzielt werden, im Einzelfall zu widerlegen.

Um diese Ergebnisse bundeseinheitlich zu regeln und zu verhindern, dass Verteidigungsmöglichkeiten im Saarland andere sind als in Bayern, erscheint es mir zwingend notwendig zu sein, bei der Bedeutung dieser Rechtsfrage auch für eine Kodifizierung zu sorgen.

Unter Berücksichtigung obiger Ergebnisse böte es sich beispielsweise an, § 77 OWiG zu ergänzen. So kann in § 77 Abs. 2 OWiG insbesondere ergänzend statuiert werden, wann das Gericht einen Sachverhalt nach dem bisherigen Ergebnis der Beweisaufnahme für geklärt erachten darf, nämlich dann, wenn der Tatrichter den Betroffenen als Fahrer identifiziert hat und ein Messergebnis im Rahmen eines vollumfänglichen standardisierten Messverfahrens ermittelt wurde. Zugleich ist jedoch vorzusehen, dass es dem Betroffenen möglich gemacht wird, das Messergebnis vollumfänglich zu überprüfen, wofür Messgeräte Messdaten vollumfänglich zu speichern haben, sodass festgestellt werden kann, wie es zur Messwertbildung bei dem Messgerät kam. Zugleich sind dem Betroffenen auch sämtliche Daten zur Verfügung zu stellen, um diese Messwertbildung auch prüfen zu können. Klarzustellen ist dabei, dass dieses Recht auf Akteneinsicht bereits im Verwaltungsverfahren gegenüber der Verwaltungsbehörde besteht.

Um auch effektiv dann Fehler des Gerichts im Rechtsbeschwerdeverfahren bei Zulassungsrechtsbeschwerden prüfen lassen zu können, ist der § 80 Abs. 1 Nr. 2 OWiG zu ändern. Die Befürworter der auch von mir vertretenen Auffassung eines umfangreichen Akteneinsichtsrechts sind sich uneinig darüber, ob ein Verstoß gegen das Akteneinsichtsrecht einen Verstoß gegen das rechtliche Gehör darstellt (verneinend KG Beschl. vom 27.04.2018 – 3 Ws (B) 133/18, bejahend SaarlVGH Urt. vom 27.04.2018 zu Az. Lv 1/18). Wird dies verneint und auch die Möglichkeit ausgeschlossen, § 80 Abs. 1 Nr. 2 OWiG auf Verstöße gegen das Recht auf ein faires Verfahren entsprechend anzuwenden (so aber Cierniak/Neuhaus, DAR 2018, 541 ff.), bestünde keine Möglichkeit, Urteile ohne Nebenfolge oder bis 250 € trotz Verstoßes gegen das faire Verfahren anzugreifen. Darum ist § 80 Abs. 1 Nr. 2 OWiG dahin gehend zu ergänzen, dass neben der Verletzung rechtlichen Gehörs auch Urteile, die auf Verstößen gegen Grundsätze des fairen Verfahrens basieren, stets mit der Rechtsbeschwerde geprüft werden können.

2. Flexibilisierung von Rechtsfolgen

In meinem zweiten Punkt geht es um eine Flexibilisierung der Rechtsfolgen bei Verkehrsordnungswidrigkeiten. Auf der einen Seite habe ich vollstes Verständnis dafür, dass zigtausendfach auftretende vergleichbare Fälle auch vergleichbar gehandelt werden sollen. Die Bußgeldkatalog-Verordnung gibt dafür, sich an den Erstäter richtend, einen Rahmen vor. Meines Erachtens wird dadurch jedoch ein Korsett geschmürt, welches so eng sitzt, dass nicht mehr ausreichend individuell auf Betroffene eingegangen wird. Auf den ersten Blick mag es vielleicht nicht problematisch sein, wenn ein Bußgeld von 100, 200 oder 500 € verhängt wird und dabei keine individuelle Betrachtung erfolgt. Dies gilt jedoch ebenso für ein Fahrverbot, mit dem ganz erhebliche Härten verbunden sein können.

Wenn mitgeteilt wird, dass beispielsweise bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 30 km/h bundesweit eine gleiche Rechtsfolge verhängt werden soll, wird außer Acht gelassen, dass es sich bei dem Betroffenen um ein Individuum handelt. Sehr unterschiedliche Maßstäbe der Fahrlässigkeit können zu einer Geschwindigkeitsüberschreitung führen. Ganz unterschiedliche Gründe in der Person des Betroffenen können zu seinen Gunsten oder zu seinen Lasten sprechen. Sie alle über einen Kamm zu scheren, um bei scheinbar gleichen Ordnungswidrigkeiten zu gleichen Rechtsfolgen zu kommen, lässt im Ergebnis nur eine Scheingerechtigkeit zur Folge haben, da vielleicht der objektive Tatbestand vergleichbar ist, jedoch weder Verschulden noch Nachtatverhalten irgendeinen Einfluss haben. Gerecht empfinde ich das nicht.

Wenn im Strafverfahren auf den Täter abgestellt wird und hier individuelle Einflussmöglichkeiten und Strafen möglich sind, muss dies auch im Ordnungswidrigkeitenverfahren möglich sein. Stimmen, die sagen, es ginge ja »nur« um eine Ordnungswidrigkeit und bei einem Massenphänomen sei eine individuelle Betrachtung des Falles nicht opportun, übersehen, welche Anforderungen zum Teil die Rechtsprechung z.B. an ein Absehen vom Fahrverbot wegen einer unverhältnismäßigen

Härte stellt. Hier soll es sogar zumutbar sein, für mehrere 1000 € Darlehen aufzunehmen, um einen oder mehrere Fahrer für die Zeit des Fahrverbotes zu beschäftigen. Ich habe da nicht den Eindruck, dass es »nur« um eine Ordnungswidrigkeit geht, sondern Maßstäbe angestellt werden, die im Strafverfahren jedenfalls bei Vergehen kaum anzutreffen sind.

Hier nur ein Beispiel: Ein Betroffener missachtet fahrlässig das Rotlicht der Lichtzeichenanlage und es kommt im Kreuzungsbereich zur Kollision. Wird der Unfallgegner nicht verletzt, liegt eine Ordnungswidrigkeit vor in Form eines qualifizierten Rotlichtverstößes, welche mit einer Geldbuße und einem Fahrverbot geahndet wird und zudem auch noch zwei Punkte eingetragen werden. An ein mögliches Absehen vom Fahrverbot werden sodann und natürlich nur gegen angemessene Erhöhung der Geldbuße horrenden Anforderungen gestellt.

Wird beim gleichen Fall eine Person am Körper verletzt, liegt nicht nur eine Ordnungswidrigkeit vor, sondern eine Straftat. Es wird ermittelt wegen fahrlässiger Körperverletzung und schon ergibt sich die gesamte Bandbreite des Strafrechts vom Absehen von Strafverfolgung mangels öffentlichen Interesses an der Strafverfolgung, über die Möglichkeiten der Einstellung gem. §§ 153 und 153a StPO, dem Antrag eines Strafbefehls mit oder ohne Fahrverbot oder der Anklage mit entsprechendem Urteil. Mit ein wenig Glück wird das Verfahren nach § 153a StPO gegen eine Geldauflage eingestellt oder es wird ein Strafbefehl ohne Fahrverbot verhängt. Selbstredend erfolgt dann eine Eintragung von Punkten in Flensburg nicht.

Es will mir nicht so recht einsehen, warum es möglich ist, das gesamte Handwerkszeug der StPO zur Verfügung zu haben, wenn eine Person bei einem gleichen Fall verletzt wird und dieses Handwerkszeug nicht mehr zu haben, wenn eine Person nicht verletzt wird. Noch immer ist primär auf den Betroffenen/Beschuldigten abzustellen, der es im Regelfall in solchen Situationen nicht beeinflussen kann, ob er sich im Ordnungswidrigkeitenverfahren oder im Strafverfahren befindet.

Darum fordere ich auch im Ordnungswidrigkeitenverfahren, mehr Flexibilität der Bußgeldbehörde oder dem Strafrichter einzuräumen. Dies kann beispielsweise durch eine vergleichbare Vorschrift zu § 153a StPO z.B. im Rahmen eines § 47a OWiG geschehen. Warum soll es bei fahrlässig begangenen Verkehrsordnungswidrigkeiten ohne Regelfahrverbot nicht möglich sein, dass ein Betroffener zeigt, dass er sich intensiv mit der ihm vorgeworfenen Tat z.B. durch Absolvierung von Verkehrssicherheitsschulungen auseinandergesetzt hat, sodass zukünftig die Erwartung aufgestellt werden kann, dass er keine Ordnungswidrigkeiten mehr begeht, um sodann ein Verfahren einzustellen? Warum soll es nicht möglich sein, solche Auflagen auch zu verhängen? Ebenso sei daran erinnert, dass es sich bei dem Fahrverbot um ein Regelfahrverbot handelt, bei welchem § 25 Abs. 1 StVG vorsieht, dass ein Fahrverbot im Regelfall angeordnet werden kann. Aus diesem »kann« hat sich in der Rechtsprechung mittlerweile fast ein »muss« entwickelt. Warum muss man dem 100000 km in Jahr fahrenden Handelsvertreter, der 30 Jahre im Besitz einer Fahrerlaubnis ist, bei Verwirkung des objektiven Tatbestandes eines Regelfahrverbotes mit einem solchen reagieren, wenn er durch Aufnahme eines Darlehens einen Fahrer beschäftigen kann?

Warum kann in einer solchen Situation nicht darauf vertraut werden, dass es sich um eine Person handelt, der ausnahmsweise einmal ein Fehler passiert ist? Wenn sich dieser mit seiner Fahrt auseinandergesetzt hat und mit der Sprache des Strafrechts eine günstige Kriminal- wie Sozialprognose aufzustellen ist, bedarf es doch wohl kaum der Verhängung eines Fahrverbotes, da die Besinnung und Warnung, die damit einhergehen sollen, doch gar nicht mehr erforderlich sind.

Wenn, wie ich obig aufgezeigt habe, die Verhängung eines Fahrverbotes einen Betroffenen stärker belasten kann, als die Verhängung einer Geldstrafe gegenüber einem Beschuldigten, muss dies aufzeigen, dass auch im Ordnungswidrigkeitenverfahren mehr Flexibilität eingeräumt werden muss, um auf die individuell Betroffenen auch individuell reagieren zu können.

Ein Grund dafür ist im Übrigen auch, dass der im Rechtsfolgenausspruch besonders freie Tatrichter im Ordnungswidrigkeitenverfahren quasi nicht mehr existiert. Staatsanwaltschaften halten Fälle zwar nicht für so bedeutsam, als dass man einen Sitzungsvertreter der Verhandlung anwesend sein lässt, jedoch ist andererseits ein Absehen vom Fahrverbot zum Teil für sie so bedeutsam, dass grundsätzlich erst einmal Rechtsbeschwerde dagegen eingelegt wird. Es mutet für einen Verteidiger dann schon sehr merkwürdig an, wenn er vom Richter zu hören bekommt, dass dieser ja gerne vom Fahrverbot absehen würde und er dies auch auf jeden Fall so sehe, aber man ja wisse, wie die Staatsanwaltschaft reagiert. Und dass dann auch noch die Oberlandesgerichte den eigentlich möglichen Rahmen der Tatrichter so weit einschränken, dass sie Anforderungen an ein Absehen vom Fahrverbot stellen, die meines Erachtens nichts mehr damit zu tun haben, dass wir uns »nur« im Ordnungswidrigkeitenverfahren befinden, ergibt ihr Übriges. Warum kann man nicht der Entscheidung des Tatrichters, der möglicherweise sich den Betroffenen sogar selbst angeschaut hat, vertrauen und muss noch aus der Ferne die Fesseln anziehen? Und wo ein Absehen vom Fahrverbot wirklich nicht in Betracht kommt, scheint es mir auch sinnvoll zu sein, die Möglichkeit der Aufspaltung eines Fahrverbotes z.B. in ca. 2 mal 2 Wochen bei einem einmonatigen Fahrverbot rechtlich möglich werden zu lassen.

Zwischenverfahren in Bußgeldsachen

**Prof. Dr. Diethelm Kleczewski,
Universität Leipzig**

Mein Teilreferat im Arbeitskreis IV des 58. VGT zur Frage der Praxistauglichkeit des Bußgeldverfahrens befasst sich mit der Frage, ob sich das Zwischenverfahren in Bußgeldsachen dahin gehend reformieren lässt, dass es bei Verkehrsordnungswidrigkeiten ohne die Beteiligung der Staatsanwaltschaft auskommt (A.). Meine Überlegungen münden in einen Reformvorschlag (B.).

A. Zur Frage der Beteiligung der Staatsanwaltschaft im Zwischenverfahren

Die Regelungen zum Zwischenverfahren in Bußgeldsachen gehen auf das OWiG von 1968 zurück. Sie standen seitdem mehrfach im Streit und waren bereits zweimal (im Jahr 1986 und im Jahr 1998) Gegenstand größerer Reformen. Doch auch der geltenden Fassung ist Kritik nicht erspart geblieben.¹ In meinem Vortrag soll es nur um einen Aspekt gehen, nämlich um die Frage, ob es der Beteiligung der Staatsanwaltschaft im Zwischenverfahren bedarf.

1. Gegenwärtig kommt die Staatsanwaltschaft bekanntlich nach § 69 Abs. 4 S. 1 OWiG ins Spiel, wenn die Verwaltungsbehörde die im Bußgeldbescheid enthaltene Beschuldigung aufrechterhält und dementsprechend die Akten gemäß § 69 Abs. 3 S. 1 OWiG an die Staatsanwaltschaft übersendet. Nimmt man den Gesetzestext beim Wort, rückt die Staatsanwaltschaft nun in eine herausgehobene Stellung ein. Sie ist nun »Herrin des Verfahrens«². § 69 Abs. 4 S. 1 OWiG. § 69 Abs. 2 S. 2 OWiG i. V. m. Nr. 281, 282 RiStBV sprechen ein umfassendes Prüfprogramm

1 Bohnert, NZV 1999, S. 322 (323 f.); Gieg, in: Burhoff (Hrsg.): Handbuch für das straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren, 5. Aufl., 2018, Rn. 4302; Seitz/Bauer, in: Göhler, Gesetz über Ordnungswidrigkeiten, Kurz-Kommentar, 17. Aufl., 2017, § 69 Rn. 55; Kleczewski, Ordnungswidrigkeitenrecht, 2. Aufl., 2016, Rn. 960; Seier, NZV 1996, S. 17 (19).

2 So etwa Gieg, in: Burhoff (Fn. 1), Rn. 4311; Lemke, Heidelberger Kommentar zum Ordnungswidrigkeitengesetz, 1. Aufl., 1999, § 69 Rn. 24.

an:³ Neben der Zulässigkeit des Einspruchs hat die Staatsanwaltschaft danach auch zu untersuchen, ob die Verfahrensvoraussetzungen, der hinreichende Tatverdacht einer Ordnungswidrigkeit und das Bestehen eines öffentlichen Verfolgungsinteresses gegeben sind. Nicht zuletzt hat sie – wie sich § 81 Abs. 2 S. 1 Alt. 1 OWiG entnehmen lässt – zu prüfen, ob Anzeichen für eine Straftat bestehen. Für den Fall, dass die Angaben im Bußgeldbescheid zusammen mit der Akte den Verdacht einer Ordnungswidrigkeit nicht belegen, ruft § 69 Abs. 4 S. 2 OWiG seinem Wortlaut nach die Staatsanwaltschaft dazu auf, ergänzende Ermittlungen durchzuführen.

2. Wir alle hier wissen, dass dem die Rechtswirklichkeit – vornehm ausgedrückt – nicht in jeder Hinsicht entspricht. Es geht, jedenfalls bei Verkehrsordnungswidrigkeiten, um ein Massengeschäft. Einsprüche werden häufig ohne Begründung eingelegt.⁴ Die Verwaltungsbehörde findet (daher) eher selten das Interesse, ihre Entscheidung in der ihr in § 69 Abs. 2 OWiG vom Gesetzgeber ans Herz gelegten Weise gründlich zu überprüfen.⁵ Dabei vermutete der Gesetzgeber selbst, dass hier auch Kostenfragen eine nicht unerhebliche Rolle spielen.⁶ Ohne große Filterwirkung gelangt die Masse der Bußgeldsachen folglich zur Staatsanwaltschaft. An die Stelle des vom Gesetz insinuierten Prüfprogramms tritt hier der »pauschale Blick«⁷, um der Vorgänge Herr zu werden. Zweierlei ist dafür verantwortlich: Zum einen sind die Staatsanwaltschaften schon in ihrer Personalausstattung nicht auf die schiere Größe derartiger Fallzahlen ausgelegt, Stichwort: Arbeitsüberlastung.⁸ Zum anderen entspricht die Überprüfung von Bußgeldbescheiden auf ihre formale und sachliche Richtigkeit hin auch nicht der Aufgabe, deretwegen die Staatsanwaltschaft an diesem Verfahren teilnehmen soll: der Überprüfung der Sache gerade auf ihre strafrechtliche Relevanz.⁹ Weil Anhaltspunkte für eine Straftat bei der Überzahl bagatellartiger Verkehrsverstöße fernliegen, nimmt es nicht Wunder, dass Staatsanwälte diese Sachen vornehmlich mit Desinteresse behandeln.¹⁰ Ist die Rolle der Staatsanwaltschaft aufgrund der geschilderten Sachzwänge derart reduziert, wundert es nicht, dass sie hier als »Bote«¹¹ oder »Briefträger«¹² wahrgenommen wird.

3. Man fragt sich, wie es zu dieser Diskrepanz zwischen Normprogramm und Rechtswirklichkeit kommen konnte. Ein Rückblick auf die historische Entwicklung lohnt an dieser Stelle.

3 Ellbogen, in: Karlsruher Kommentar zum Ordnungswidrigkeitengesetz, hrsg. v. Mitsch, 5. Aufl., 2018, § 69 Rn. 86 f.; vgl. w. RiStBV Nr. 282 Abs. 1, Nr. 281.

4 Gieg, in Burhoff (Fn. 1), Rn. 4301 f., 4312.

5 Obwohl »kann« im Gesetzestext steht, sah der Gesetzgeber von 1986 darin eine, freilich sehr dezent gehaltene, Aufforderung an die Verwaltungsbehörde, »in dieser Richtung tätig zu werden«, BT-Drucks. 10/2652, S. 17. Diese Prüfpflicht betonen auch Brüssow/Gebhardt/Greifinger/Haag, Reform des Bußgeldverfahrens, 1987, S. 40–42.

6 BT-Drucks. 10/2652, S. 16 f.

7 Gieg, in Burhoff (Fn. 1), Rn. 4312.

8 Katholnigg, NJW 1998, S. 568 (570); zust. Bohnert, NZV 1999, S. 322 (323).

9 BT-Drucks. V/1269, S. 33 f.

10 Bohnert, NZV 1999, S. 322 (323). Vgl. w. Helmken, NZV 1997, S. 289 (289 f.).

11 Brüssow/Gebhardt/Greifinger/Haag (Fn. 4), S. 45; zust. Seier, NZV 1996, S. 17 (19).

12 Göhler, DAR 1996, S. 182 (188).

a) Das OWiG von 1952 (G. v. 25. 3. 1952, BGBl. I, S. 177) kannte ein Zwischenverfahren und ein gerichtliches Verfahren ohne Mitwirkung der Staatsanwaltschaft. § 55 Abs. 4 S. 2 OWiG 1952 dekretierte ausdrücklich: »Die Staatsanwaltschaft ist an dem Verfahren nicht beteiligt.«

Doch trägt der Schein. Anders als heute war die Staatsanwaltschaft auf andere Weise einbezogen: Die Verwaltungsbehörde war nämlich verpflichtet, ihr von jedem Bußgeldbescheid eine Ausfertigung (i. d. R. sogar mit den Akten) zuzustellen, § 53 OWiG 1952. Die Staatsanwaltschaft hatte dann zwei Wochen Zeit zu prüfen, ob sie beim Amtsgericht einen Antrag stellt, ob die dem Bußgeldbescheid zugrunde liegende Sache als Straftat zu verfolgen ist, § 58 OWiG 1952. Stellte sie diesen Antrag nicht, legte § 62 OWiG 1952 fest, dass es mit dem Bußgeldverfahren sein Bewenden hat. Das bedeutete, einer Anklage der Sache als Straftat stand dann die Rechtskraft des Bußgeldbescheides entgegen, soweit man nicht mit neuen Tatsachen oder Beweisen den Nachweis der Strafbarkeit führen konnte, § 65 Abs. 2 OWiG 1952. Dadurch sah die Staatsanwaltschaft sich einem enormen Druck ausgesetzt, jedweden Bußgeldbescheid, selbst dann, wenn ihn der Betroffene nicht angefochten hatte, zu überprüfen und gegebenenfalls durch einen Antrag bei Gericht sicherzustellen, dass kein Strafklageverbrauch eintrat.¹³

b) Im Zuge der Strafrechtsreform setzte sich die Auffassung durch, die Verkehrsübertretungen in Ordnungswidrigkeiten umzuwandeln.¹⁴ Das gab dem Gesetzgeber den Anlass, das Bußgeldverfahren grundlegend zu überdenken. Er hielt im Ausgangspunkt zwar am behördlichen Bußgeldverfahren fest, schaffte jedoch die Pflicht zur Zustellung jedes Bußgeldbescheides an die Staatsanwaltschaft ab.¹⁵ Dem Zwischenverfahren gab er dagegen in seinen wesentlichen Zügen die heutige Gestalt (vgl. § 69 OWiG v. 24. 5. 1968, BGBl. I, S. 481).¹⁶ Hier sah er auch den Ort, an dem die Staatsanwaltschaft eine unerlässliche Funktion hat: Indem sie die Sache nach eigener Prüfung dem Gericht vorlegt, übernimmt sie in seinen Augen die Verantwortung für die mit dem Bußgeldbescheid erhobene Beschuldigung. Sie stellt damit die darin umschriebene Tat zur Aburteilung und ermöglicht so eine, auch im Hinblick auf die Strafbarkeit rechtskraftfähige Entscheidung (vgl. § 84 Abs. 2 OWiG 1968).¹⁷

c) So wie die Umwandlung von Verkehrsübertretungen in Ordnungswidrigkeiten ein maßgeblicher Grund war, die Staatsanwaltschaft – wie im OWiG 1952 vorgesehen – von der Prüfung jedweden Bußgeldbescheides zu entlasten, so gab die »Zunahme der Verkehrsdichte« und die nunmehr weithin praktizierte technische Erfassung von Verkehrsverstößen im Jahr 1986 dem Gesetzgeber den Anstoß,

13 Vgl. BT-Drucks. V/1269, S. 25, 33. Zum Ganzen auch Rotberg, Gesetz über Ordnungswidrigkeiten. Kommentar, 3. Aufl., 1964, § 65 Rn. 4 ff.

14 Göhler, JZ 1968, S. 583 (584 f.), 613 (618); Mattes, Untersuchungen zur Lehre von den Ordnungswidrigkeiten, 1. Halbband, 1977, S. 181 f.; Jescheck/Weigend, Lehrbuch des Strafrechts, Allgemeiner Teil, 5. Aufl., 1996, § 7 V. 1.

15 BT-Drucks. V/1269, S. 33.

16 BT-Drucks. V/1269, S. 33 f.; dazu auch Rotberg (Fn. 13), § 67 Rn. 10 ff.

17 BT-Drucks. V/1269, S. 34; vgl. w. Rotberg (Fn. 13), § 84 Rn. 5 ff.

das Zwischenverfahren in Bußgeldsachen zu reformieren.¹⁸ In den Augen des Gesetzgebers hatten die angeschwollenen Fallzahlen schon in den behördlichen Bußgeldverfahren dazu geführt, dass die Verwaltungsbehörden nur noch schematisch und summarisch ermittelten. Hierdurch hat sich in den Augen des Gesetzgebers der Aufwand der Gerichte, die nötige Aufklärung der Sache in der Hauptverhandlung nachzuholen, in einem Maße erhöht, das nicht mehr im Verhältnis zum meist bagatellartigen Charakter der Vorwürfe steht.¹⁹ Um der Verwaltungsbehörde eine Selbstkontrolle ans Herz zu legen, schrieb der Gesetzgeber den auch heute noch bestehenden § 69 Abs. 2 OWiG in das Gesetz.²⁰ Um die Verwaltungsbehörde zur Nachprüfung anzuhalten, betonte § 69 Abs. 4 S. 2 und Abs. 5 OWiG die Rolle der Staatsanwaltschaft besonders, indem er ihr die Befugnis gab, offensichtlich unzureichend ausermittelte Sachen an die Verwaltungsbehörde so lange zurückzugeben, bis diese entweder den Tatverdacht einer Ordnungswidrigkeit hinreichend untermauert oder aber das Verfahren endgültig einstellt.²¹ Damit verfolgte der Gesetzgeber ausdrücklich auch den Zweck, die Übernahme der Kosten des Verfahrens durch den Verwaltungsträger der Verwaltungsbehörde zu erzwingen.²²

d) Die mit dieser Reform verbundenen Hoffnungen haben sich nicht erfüllt. Auch in den Folgejahren berichteten Praktiker, dass weder die Verwaltungsbehörden noch die Staatsanwaltschaften sich veranlasst sahen, im Zwischenverfahren die nötigen Nachermittlungen vorzunehmen.²³ Neben den hohen Fallzahlen wird dabei teils auf die mangelnde Qualifikation, teils auf die Unerfahrenheit der jeweils zuständigen Sachbearbeiter verwiesen.²⁴ Diese Praxisberichte führten zunächst zu einer kontroversen Debatte über Entwürfe, die in verschiedene Richtungen wiesen. Darauf wird nachher zurückzukommen sein [s. u. A. 4. a)]. Am Ende hat der Gesetzgeber im Jahr 1998 gegenüber den geschilderten Trägheitselementen, die dazu führten, dass Verwaltungsbehörden und Staatsanwaltschaften in Bußgeldsachen nur kursorisch ermittelten, kapituliert. Er hat mit dem Gesetz vom 26. 1. 1998 (BGBl. I, S. 156) mit dem neuen § 69 Abs. 5 OWiG das Recht der Staatsanwaltschaft, offensichtlich unaufgeklärte Sachen an die Verwaltungsbehörde zurückzugeben, an die Stelle übertragen, die sie am Ende durcharbeiten und erledigen muss: das Amtsgericht.²⁵ Die so geschaffene Regelung ist nicht ohne dogmatische Tücken, auf die ich hier nicht eingehen kann.²⁶ Hervorheben möchte ich stattdessen, dass die Entbindung der Staatsanwaltschaft von der Aufgabe, die Verwaltungsbehörde zur Nachermittlung anzuhalten, nahezu einmütig als Wink des Gesetzgebers mit dem Zaunpfahl

18 BT-Drucks. 10/2652, S. 9.

19 BT-Drucks. 10/2652, S. 9, 16.

20 BT-Drucks. 10/2652, S. 18.

21 BT-Drucks. 10/2652, S. 18 f.

22 BT-Drucks. 10/2652, S. 18. Dazu auch Brüssow/Gebhardt/Greifinger/Haag (Fn. 4), S. 47.

23 Helmken, NZV 1997, S. 289 (290); Seier, NZV 1996, S. 17 (19).

24 Helmken, NZV 1997, S. 289 (289 f.).

25 BT-Drucks. 13/5418, S. 9.

26 Sehr instruktiv: Bohnert, NZV 1999, S. 321 (323 f.).

angesehen worden ist, dass der ohnehin bereits praktizierte »pauschale Blick« nunmehr auch die Weihen der Gesetzeskonformität bekommen hat.²⁷

e) Ich komme zu dem Fazit: Die an sich durchaus widerstreitenden Interessen der verschiedenen Verfahrensbeteiligten konvergieren in Bezug auf das Zwischenverfahren dahin, die Sache möglichst schnell vor das Gericht zu bringen. Die Betroffenen legen meist Einspruch in der Intention ein, ihre Bedenken gegenüber der im Bußgeldbescheid enthaltenen Beschuldigung dem Richter direkt vorzutragen. Die Verwaltungsbehörde zeigt wenig Bereitschaft, den von ihr erlassenen Bescheid von sich aus abzuändern. Die Staatsanwaltschaft begnügt sich aufgrund der typischerweise fehlenden Anhaltspunkte für ein strafbares Verhalten meist mit einem »pauschalen Blick«.

4. Angesichts dieser ernüchternden Bilanz gewinnt die Forderung, die Staatsanwaltschaft ganz von ihrer Beteiligung im Zwischenverfahren zu entbinden, wieder eine gewisse Plausibilität.

a) Eine solche Debatte wurde gegen Ende des letzten Jahrtausends im Zuge eines Referentenentwurfs des Bundesjustizministeriums vom 24. 5. 1994²⁸ nicht zuletzt auch hier auf dem Verkehrsgerichtstag²⁹ geführt. Dieser Entwurf schlug vor, dass die Straßenverkehrsbehörden auf den Einspruch gegen ihre Bußgeldbescheide mit Geldbußen von nicht mehr als DM 500,- die Akten unmittelbar an das Amtsgericht übersenden sollten. Dieses sollte dann berufen sein, die Tat auch im Hinblick auf eine mögliche Strafbarkeit zu untersuchen. Sieht es Anzeichen für eine solche, sollte es die Staatsanwaltschaft zu einer Stellungnahme auffordern, um so die Sache in ein Strafverfahren überzuleiten. Verhandelt das Amtsgericht die Sache lediglich im Bußgeldverfahren, so sollte sich die Rechtskraft seiner Entscheidung wegen seiner umfassenden Kognitionspflicht dennoch gem. § 84 Abs. 2 OWiG auch auf die Strafbarkeit erstrecken.

b) Dieser Vorschlag sah sich damals schwerwiegender Kritik ausgesetzt.³⁰ Diese lässt sich meines Erachtens auch heute nicht vollständig entkräften. Keine Reform des Bußgeldverfahrens darf gegen die Garantien des Grundgesetzes und die der EMRK verstoßen. Danach ergibt sich:

Nach den sog. »Engel«-Kriterien des EGMR handelt es sich bei einer Beschuldigung, eine Ordnungswidrigkeit begangen zu haben, um eine »strafrechtliche Anklage« im Sinne von Art. 6 Abs. 1 EMRK.³¹ Dementsprechend muss der Betroffene

27 Bohnert, NZV 1999, S. 321 (323); Gieg, in: Burhoff (Fn. 1), Rn. 4312; Göhler/Seitz/Bauer (Fn. 1), § 69 Rn. 41; Herrmann, in: Rebmann/Roth/Herrmann, Gesetz über Ordnungswidrigkeiten, 3. Aufl., 27. Aktualisierung, 2019, § 69 Rn. 32 ff.

28 Hinweise darauf bei Seier, NZV 1996, S. 17 (18).

29 Vgl. die Referate von Günter, Mehle und Dencker, in: Veröffentlichungen des 34. Verkehrsgerichtstages 1996, hrsg. v. der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft, 1996, S. 36 ff.; S. 44 ff.; S. 53 ff.

30 Vgl. dazu die Nachweise in Fn. 1 und Fn. 29.

31 EGMR Urt. v. 8.6.1976, Az.: 5100/71, Engel/Niederlande, EuGRZ 1976, S. 221; EGMR, Urt. v. 21. 02. 1984 – o. Az., Öztürk/Deutschland, NJW 1985, S. 1273; vgl. w. EGMR, Urt. v. 25.08.1987, Az. 9912/82, Lutz/Deutschland, EuGRZ 1987, S. 399; EGMR,

auch in Bußgeldsachen ein (mit Einspruchseinlegung zu erwirkendes) Recht auf mündliche Hauptverhandlung haben.³² Kommt es in einer Bußgeldsache zu einem Verfahren vor Gericht, dann ist auf dessen Endentscheidung der Grundsatz »ne bis in idem« anzuwenden.³³ Das folgt (neben Art. 103 Abs. 3 GG) aus dem (freilich von der Bundesrepublik nicht ratifizierten) 7. Zusatzprotokoll zur EMRK und aus Art. 14 IPBPR.³⁴ Ist dem so, dann kann der Rechtsspruch nicht anders verstanden werden, als dass er die Sache strafrechtlich in jeglicher Hinsicht erledigt. Da nun Bußgeldsachen Strafsachen im Sinne des Art. 6 Abs. 1 EMRK sind, folgt daraus, dass ein Gericht, das in einer Bußgeldsache angerufen wird, die prozessuale Tat, über die es urteilt, grundsätzlich auch im Hinblick auf Kriminalunrecht erledigt, § 84 Abs. 2 OWiG. Muss man nun einer gerichtlichen Entscheidung diese Wirkung beilegen, tritt unerbittlich das Akkusationsprinzip (§ 151 StPO) mit der Folge in Kraft, dass es einer Mitwirkung der Staatsanwaltschaft bedarf, bevor ein Gericht entscheidet.³⁵ Für das Zwischenverfahren in Bußgeldsachen bedeutet dies: Man kommt ohne die Staatsanwaltschaft nicht aus.

Festzuhalten ist, dass die Notwendigkeit der Beteiligung der Staatsanwaltschaft in einem Verfahren davon abhängt, ob und wie es eine Sache auch im Hinblick auf eine etwaige Strafbarkeit erledigt. Umfasst die Rechtskraft einer gerichtlichen Entscheidung auch diesen Punkt, steht der Einleitung eines Strafverfahrens durch die Staatsanwaltschaft ein Verfahrenshindernis entgegen.³⁶ Wegen des Anklagemonopols der Staatsanwaltschaft muss sie folglich an derartigen Verfahren mitwirken.

c) Nun lässt der Grundsatz »ne bis in idem« Ausnahmen zu. Insbesondere steht er nicht dem außerordentlichen Rechtsbehelf der Wiederaufnahme des Verfahrens entgegen.³⁷ Die Gründe der Wiederaufnahme zuungunsten des Beschuldigten dürfen jedoch keine beliebigen sein. Neben dem Geständnis des Beschuldigten rechtfertigen i. d. R. nur Umstände, die eine Sabotage des Prozesses beinhalten, eine Ausnahme

Urt. v. 3. 5. 2001, Az.: 31827/96, J. B./Schweiz, NJW 2002, S. 499. Ausführlich dazu: Gaede, in: Münchener Kommentar zur Strafprozessordnung, hrsg. v. Knauer u. a., 2018, Art. 6 EMRK Rn. 47 ff. Dieser Punkt wurde auch bereits von Dencker (Fn. 29), S. 53 ff., auf dem 34. Verkehrsgerichtstag angesprochen.

32 EGMR, NJW 1985, S. 1273 (1275) (Öztürk/Deutschland); näher dazu: Grabenwarter/Pabel, Europäische Menschenrechtskonvention, 6. Aufl., 2016, § 24 Rn. 104.

33 Im Ergebnis ist dies einhellige Meinung. Das BVerfG wendet Art. 103 Abs. 3 GG analog an, BVerfGE 21, 378 (383 f.); 43, 101 (105); näher: Remmert, in: Maunz/Dürig, Grundgesetz Kommentar, hrsg. v. Herzog, Scholz u. a., 88. EL, Stand: August 2019, Art. 103 Abs. 3 Rn. 58 m. w. N.

34 Esser, in: Löwe/Rosenberg, Die Strafprozessordnung und das Gerichtsverfassungsgesetz, Großkommentar, 26. Aufl., Band 11, hrsg. v. Esser, 2012, Art. 6 EMRK Rn. 1021 f., 1039.

35 Kleszczewski, Strafprozessrecht, 2. Aufl., 2013, Rn. 29 f.; speziell für die hiesige Problematik: Dencker, aaO. (Fn. 29), S. 53 (62). Zur grundlegenden Bedeutung des Anklagegrundsatzes für das Strafverfahren eingehend Eb. Schmidt, Lehrkommentar zur Strafprozessordnung und zum Gerichtsverfassungsgesetz, Teil I, 2. Aufl., 1964, Rn. 347 ff.

36 Kleszczewski, Strafprozessrecht (Fn. 35), Rn. 348; ders., Ordnungswidrigkeitenrecht (Fn. 1), Rn. 810 ff.

37 Esser, in: Löwe/Rosenberg (Fn. 34), Art. 6 EMRK Rn. 1051.

(vgl. § 362 StPO). Trägt ein Verfahren summarischen Charakter, kennt das bundesdeutsche Recht darüber hinaus eine Rechtskraftbegrenzung, wenn neue Tatsachen und Beweise die Verurteilung wegen eines Verbrechens begründen, §§ 373a, 153a Abs. 1 S. 5 StPO, § 85 Abs. 3 S. 2 OWiG.

Hiervon ausgehend lässt sich überlegen, ob man bei bestimmten Verkehrsordnungswidrigkeiten diese Ausnahme auch bei Vergehen zulässt, um so eine Beteiligung der Staatsanwaltschaft an dem der Entscheidung vorausgehenden Verfahren entbehrlich zu machen. Nimmt man dies zum Ausgangspunkt, so handelt es sich um eine weitere Simplifizierung des ohnehin schon vereinfachten Bußgeldverfahrens. Wie G. Fezer in einer eindringlichen Untersuchung herausgearbeitet hat, sind derartige Vereinfachungen rechtsstaatlich nur legitimierbar, wenn drei verfahrensmäßige Garantien bestehen:³⁸

- (1) Die Sache muss sich nach übereinstimmender Auffassung der für die Verfolgung zuständigen Behörde und des Gerichts für ein solches Verfahren eignen.
- (2) Die Sanktionsmöglichkeiten in diesem Verfahren müssen besonders begrenzt sein.
- (3) Der Betroffene muss einverstanden sein.

Zu (1): Eine Sache eignet sich nur dann für ein Verfahren ohne Beteiligung der Staatsanwaltschaft, wenn sich im Zwischenverfahren die verlässliche Prognose stellen lässt, dass es nicht zu einer Verurteilung wegen einer Straftat kommt. Diese Einschätzung ist bei Verkehrsverstößen nicht ganz leicht zu treffen, da sich eine Reihe von Verkehrsordnungswidrigkeiten an der Schwelle zur Strafbarkeit nach den §§ 315c, 315d, 316 StGB bewegen können. Folglich müssen die Anzeichen für das Vorliegen der typischen Elemente, durch welche sich diese Straftaten besonders sinnfällig und leicht fassbar von Ordnungswidrigkeiten unterscheiden, ausgeschlossen werden können. Hier ließe sich zum einen an § 3 Abs. 3 BKatV anschließen: Enthält die Akte, auf der die Beschuldigung im Bußgeldbescheid fußt, Anhaltspunkte für eine Gefährdung eines anderen oder für eine Beschädigung fremder Sachen, ist die Sache prima facie ungeeignet. Gleiches gilt bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24a StVG, wenn die Akte Anzeichen dafür enthält, dass mit dem Fahren unter Alkoholeinfluss ein weiterer Verkehrsverstoß begangen wurde, sodass die Annahme der relativen Fahruntüchtigkeit besonders naheliegt. Schließlich scheiden Verwirklichungen von Bußgeldtatbeständen aus, die während eines unerlaubten Kraftfahrzeugrennens geschehen oder bei denen mit grob verkehrswidrig unangepasster Geschwindigkeit gefahren wird. Daraus resultiert der unter B. 1. gemachte Vorschlag für einen neuen § 69 Abs. 7 OWiG.

Zu (2): Hinsichtlich der Beschränkung des Umfangs der Sanktionsmöglichkeiten, lässt sich an den oben erwähnten Referentenentwurf aus dem Jahr 1995 anknüpfen. Orientiert an dem in § 79 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 OWiG enthaltenen Schwellenwert wäre die Bußgewalt auf 250 Euro zu begrenzen. Dieser Aspekt findet sich in dem unter B. 1. zu findenden Vorschlag für einen neuen § 69 Abs. 6 OWiG wieder.

38 Fezer, ZStW 106 (1994), S. 1 (7–9).

Zu (3): Das Einverständnis des Betroffenen in diese Verfahrensweise lässt sich schließlich unterstellen. Als Einspruchsführer geht es ihm darum, den Bußgeldbescheid aus der Welt zu schaffen oder abzumildern. Er hat hingegen kein Interesse daran, dass die Sache auch noch auf eine etwaige Strafbarkeit hin besonders untersucht wird.

d) Wird die Staatsanwaltschaft nicht am Zwischenverfahren beteiligt, muss dies dadurch kompensiert werden, dass der Verwaltungsbehörde eine besondere Verantwortung zukommt. Dementsprechend hat sie jetzt die im Bußgeldbescheid enthaltene Beschuldigung vor dem Gericht zu vertreten: Folglich muss es ihr obliegen, einen entsprechenden Antrag an das Gericht zu stellen, der sich auch darüber verhalten muss, dass es sich um eine für dieses vereinfachte Verfahren geeignete Sache handelt. Dem trägt der unter B. 1. zu findende Vorschlag für einen neuen § 69 Abs. 6 OWiG Rechnung. Nicht zuletzt fällt der Verwaltungsbehörde nun auch die besondere Verantwortung dafür zu, dass sie nur Sachen vor Gericht bringt, bei denen der hinreichende Tatverdacht einer Verkehrsordnungswidrigkeit besteht. Um dies sicherzustellen, muss dem Gericht, ähnlich wie es dem Richter im Strafbefehlsverfahren gem. § 408 Abs. 2 StPO zusteht, die Befugnis zukommen, eine Sache zurückzuweisen, bei der es den hinreichenden Tatverdacht verneint. Um das Verfahren an dieser Stelle nicht unnötig zu verkomplizieren, empfiehlt es sich nicht, hier der Verwaltungsbehörde das Recht zur sofortigen Beschwerde zu geben. Stattdessen bietet es sich an, das in § 69 Abs. 5 OWiG geregelte Verfahren leicht modifiziert zu übernehmen.³⁹ An die Stelle der sofortigen Beschwerde tritt das Recht der Verwaltungsbehörde, die nachermittelte Sache ein zweites Mal dem AG vorzulegen. Verneint dies erneut den hinreichenden Tatverdacht einer Ordnungswidrigkeit, hat es die Sache sodann endgültig und mit der in § 211 StPO vorgesehenen Rechtskraftwirkung einzustellen. Das ist der Grund für den unter B. 2. gemachten Vorschlag für einen neuen § 70 Abs. 3 OWiG.

Im Hauptverfahren hat dann die Verwaltungsbehörde die Aufgaben wahrzunehmen, die in den §§ 71–78 OWiG der Staatsanwaltschaft zugewiesen sind. Dies bringt der unter B. 2. zu findende Vorschlag für einen neuen § 70 Abs. 5 OWiG zum Ausdruck.

e) Da es nicht in Betracht kommt, dass die Staatsanwaltschaft wegen der in dem hier angezielten Verfahren abgeurteilten Sachen ohne Weiteres strafrechtliche Ermittlungen aufnehmen darf, muss die gerichtliche Entscheidung in gewissen Umfang auch Rechtskraft im Hinblick auf Straftaten entfalten. Ist dem so, dann kommt auch dieses vereinfachte Verfahren nicht gänzlich ohne Mitwirkung der Staatsanwaltschaft aus. Hierbei genügt es nicht, sie auf die Möglichkeit eines Antrages auf Wiederaufnahme des Verfahrens zu verweisen, da dieser nur auf neue Tatsachen und Beweise gestützt werden kann. Folglich ist die Staatsanwaltschaft im Zwischenverfahren so einzubeziehen, dass sie einerseits zwar keine Verantwortung für die Bußgeldsachen

39 Bohnert, NZV 1999, S. 321 (323 f.), hebt ebenfalls als Parallele zu § 69 Abs. 5 OWiG die Verfahrensgestaltung in den §§ 204, 210 Abs. 2, 211 StPO hervor.

übernehmen muss, andererseits aber dennoch in der Lage ist, die Frage einer etwaigen Strafbarkeit summarisch zu prüfen. Um dies zu gewährleisten, empfiehlt es sich, sich ein Stück weit an den bereits oben kurz vorgestellten §§ 53 Abs. 2, 58–62 OWiG 1952 zu orientieren. Dementsprechend müsste es der Verwaltungsbehörde obliegen, der Staatsanwaltschaft eine Ausfertigung des Bußgeldbescheides zuzustellen, wenn sie im Zwischenverfahren einen Antrag auf Aburteilung an das Gericht stellt. Dadurch erhält die Staatsanwaltschaft die Gelegenheit zu prüfen, ob sie die Verfolgung übernimmt. In diesem Fall würde das Verfahren dann in ein Strafverfahren übergeleitet. Unterlässt es die Staatsanwaltschaft, dies dem Gericht anzuzeigen, übernimmt sie die Verantwortung dafür, dass nach den ihr bekannten Tatsachen und Beweisen eine Verurteilung wegen einer Straftat nicht in Betracht kommt. Diese Aspekte finden sich in dem unter B. 1 aufgeführten Vorschlag für einen neuen § 69 Abs. 6 OWiG berücksichtigt. Diese Art der Mitwirkung der Staatsanwaltschaft eröffnet es nun dem Gericht, mit seiner Entscheidung auch über die Frage einer etwaigen Strafbarkeit rechtskräftig zu befinden. Schließlich legitimiert dies auch, dass ein Antrag der Staatsanwaltschaft auf Wiederaufnahme des Verfahrens nun von neuen Tatsachen und Beweisen abhängig gemacht wird. Daraus resultiert der unter B. 3. zu findende Vorschlag für eine Ergänzung in § 85 Abs. 3 OWiG.

f) Teilt das Gericht die Bewertung der Verfolgungsbehörde nicht, dass es sich um eine Verkehrsordnungswidrigkeit im oben beschriebenen Sinne [s. o. A. 4. d)] handelt, muss es die Möglichkeit haben, die Sache in das Regelverfahren überzuleiten. Dem trägt der unter B. 2. zu findende Vorschlag für einen neuen § 70 Abs. 4 OWiG Rechnung.

g) Trotz einer im Zwischenverfahren verlässlich gestellten Prognose, dass eine Verurteilung zu einer Straftat äußerst unwahrscheinlich ist, kann sich dennoch der Verdacht derselben in der Hauptverhandlung ergeben. Hier eröffnet aber der bereits bestehende § 81 OWiG den Weg, wie dann zu verfahren ist.

5. Zusammengefasst ergibt dies die folgenden Reformvorschläge.

B. Reformvorschläge

1. Dem § 69 OWiG könnten die folgenden Absätze angefügt werden:
 - (6) Hat der Bußgeldbescheid eine Ordnungswidrigkeit im Sinne von Absatz 7 (Verkehrsordnungswidrigkeit) zum Gegenstand, für die eine Geldbuße bis zu 250 Euro festgesetzt werden kann, ist die Staatsanwaltschaft am Zwischenverfahren nicht gemäß Absatz 4 beteiligt. Die Verwaltungsbehörde prüft, ob der Einspruch zulässig erhoben worden ist und ob sie den Bußgeldbescheid aufrechterhält oder zurücknimmt. Die Absätze 1 und 2 gelten entsprechend. Sodann übersendet sie die Akten an das Amtsgericht mit dem Antrag, die dem Bußgeldbescheid zugrunde liegende Beschuldigung zu untersuchen. Der Antrag hat zu begründen, dass es sich um eine Verkehrsordnungswidrigkeit handelt. Gleichzeitig mit der Übersendung der Akten stellt die Verwaltungsbehörde eine

- Ausfertigung des Bußgeldbescheides und der Antragsbegründung der Staatsanwaltschaft zu. Diese kann binnen zwei Wochen dem Gericht anzeigen, dass sie die Verfolgung übernimmt. Geht eine solche Anzeige rechtzeitig bei Gericht ein, übersendet sie die Akten der Staatsanwaltschaft. Sodann ist gemäß der Absätze 4 und 5 zu verfahren. Geht keine Anzeige ein, entscheidet das Gericht gemäß § 70.
- (7) Verkehrsordnungswidrigkeiten im Sinne von Absatz 6 sind alle Ordnungswidrigkeiten nach § 24 StVG, bei denen weder eine Gefährdung eines Anderen, noch eine Beschädigung fremder Sachen, ein Kraftfahrzeugrennen oder ein Fahren mit grob verkehrswidrig nicht angepasster Geschwindigkeit vorliegt. Verkehrsordnungswidrigkeiten im Sinne von Absatz 6 sind ferner alle Ordnungswidrigkeiten nach § 24a StVG, durch deren Handlung kein weiterer Verstoß gegen die Straßenverkehrsordnung begangen wird.«
2. Dem § 70 OWiG wären dann folgende Absätze anzuhängen:
- »(3) Erachtet das Gericht den Betroffenen einer Ordnungswidrigkeit nicht für hinreichend verdächtig, hat das Gericht die Sache unter Angabe der Gründe an die Verwaltungsbehörde zurückzuverweisen; diese wird mit dem Eingang der Akten wieder für die Verfolgung und Ahndung zuständig. Sie hat dann nach § 69 Abs. 6 zu verfahren. Verneint das Gericht bei einem erneuten Antrag der Verwaltungsbehörde den hinreichenden Tatverdacht einer Ordnungswidrigkeit, so stellt es das Verfahren endgültig ein. Der Beschluss ist unanfechtbar. § 211 StPO gilt entsprechend.
- (4) Hält das Gericht die Sache nicht für geeignet, in einem Verfahren auf Antrag der Verwaltungsbehörde nach § 69 Abs. 6 erledigt zu werden, übergibt sie die Akten der Staatsanwaltschaft. Diese hat dann nach § 69 Abs. 4 zu verfahren.
- (5) Verhandelt das Gericht auf einen Antrag der Verwaltungsbehörde gem. § 69 Abs. 6, nimmt die Verwaltungsbehörde die in den §§ 72–78 der Staatsanwaltschaft zugewiesenen Aufgaben und Befugnisse wahr.«
3. § 85 Abs. 3 OWiG wäre um folgenden Satz zu ergänzen:
- »In einem Verfahren aufgrund eines Antrages nach § 69 Abs. 6 OWiG ist sie zudem dann zulässig, wenn neue Tatsachen oder Beweise beigebracht sind, die allein oder in Verbindung mit den früher erhobenen Beweisen geeignet sind, die Verurteilung des Betroffenen wegen einer Straftat zu begründen.«

Praxistauglichkeit des Bußgeldverfahrens: Reformüberlegungen zu Verjährung und Rechtsbeschwerde¹

Dr. Benjamin Krenberger,
Richter am Amtsgericht Landstuhl

Im Rahmen des Arbeitskreises IV des 58. Deutschen Verkehrsgerichtstags zur Frage der Praxistauglichkeit des Bußgeldverfahrens sollen sich die folgenden Ausführungen zwei speziellen Aspekten widmen. Zum einen soll es um Verjährungsfragen gehen, die in der behördlichen und gerichtlichen Praxis uneinheitlich gehandhabt werden und so für Rechtsunsicherheit sorgen. Zum anderen soll ein Reformbedarf bei der Rechtsbeschwerde sowie der Zulassung der Rechtsbeschwerde angedacht werden, um eine Einheitlichkeit der Rechtsprechung und damit auch eine Gleichheit bei der Rechtsanwendung zu erstreben.

A. Verjährung

Im Rahmen der Prüfung des § 33 OWiG kommen in der instanzgerichtlichen Rechtsprechung gleich mehrere Problemfelder zum Vorschein, die durch eine klarere Gesetzesformulierung bzw. eine Vereinheitlichung von Begriffen entschärft werden könnten. Hinzu kommt die begrenzte Überprüfbarkeit erstinstanzlicher Entscheidungen im Wege der Rechtsbeschwerde als dritter Problemkreis.

1. Eignung des Bußgeldbescheids zur Verjährungsunterbrechung

Beginnen möchte ich mit dem in der Rechtsprechung uneinheitlich praktizierten Umgang mit Mängeln des Bußgeldbescheides.

Hinreichend klar ist zunächst der Umgang mit Mängeln im Rahmen des § 66 OWiG, wo es alleine um die *Wirksamkeit* des Bußgeldbescheides geht. Gemäß § 66 Abs. 1 Nr. 3 OWiG gehört es zum notwendigen Inhalt des Bußgeldbescheides, dass die Tat bezeichnet wird, die dem Betroffenen zur Last gelegt wird, dazu Zeit und Ort ihrer Begehung. Hierzu gelten die Grundsätze, die der BGH² aufgestellt hat. Der

1 Der Artikel stellt die Verschriftlichung des Vortrags beim 58. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2020 in Goslar dar (Arbeitskreis IV – Teilreferat 3).

2 BGH 8.10.1970 – 4 StR 190/70, BGHSt 23, 336 ff. = NJW 1970, 2222.

BGH hat entscheidend darauf abgestellt, dass der Bußgeldbescheid seine Abgrenzungsfunktion in sachlicher Hinsicht dann erfülle, wenn nach seinem Inhalt kein Zweifel über die Identität der Tat entstehen kann, wenn also zweifelsfrei feststeht, welcher Lebensvorgang erfasst und geahndet werden soll. Mängel des Bußgeldbescheids, die die Abgrenzung der Tat von anderen Taten nicht infrage stellen, sondern nur die Vorbereitung der Verteidigung des Betroffenen erschweren, beeinträchtigen danach die Rechtswirksamkeit des Bußgeldbescheides nicht. Ist diese Abgrenzungsfunktion erfüllt, schaden fehlende nähere Angaben über den Tathergang ebenso wenig wie – vorhandene – unrichtige nähere Angaben hierzu. Am Ende der genannten Entscheidung wird allerdings einschränkend betont, dass dürftige Angaben des Bußgeldbescheides zum Tatgeschehen ggf. nur im Zusammenspiel mit dem Unfallgeschehen zur hinlänglichen Erfüllung der Eingrenzungsfunktion führen. Theoretisch besteht zwar auch dann noch eine Verwechslungsgefahr. Die Möglichkeit, dass derselbe Betroffene mit demselben Fahrzeug innerhalb derselben Minute auf derselben Straße einen weiteren Verstoß verschuldet haben könnte, und dass dieser Geschehensablauf außerdem der Verwaltungsbehörde nicht bekannt und deshalb von ihr auch nicht einheitlich verfolgt würde, liege jedoch, so der BGH, so außerhalb des Bereichs der Wahrscheinlichkeit, dass sie nicht ernstlich in Betracht gezogen werden könne.³ [...] Im Wesentlichen wird es darauf ankommen, wie wahrscheinlich es ist, dass der Betroffene zu der angegebenen Zeit und in dem angegebenen Raum weitere gleichartige Ordnungswidrigkeiten verübt hat und eine Verwechslungsgefahr besteht.⁴

Diese Rechtsprechung wurde durch die Instanzgerichte aufgenommen und fortgesetzt, sodass die *Wirksamkeit* des Bußgeldbescheids als Verfahrensgrundlage nicht infrage gestellt wird, wenn keine Verwechslungsgefahr mit möglichen anderen Taten besteht. So stellt bspw. das BayObLG fest: »Ein Bußgeldbescheid wird in seiner Wirksamkeit dann nicht beeinträchtigt, wenn für den Betroffenen trotz einer Fehlbezeichnung nicht infrage stehen kann, welcher Sachverhalt ihm zur Last gelegt werden soll.«⁵ Anhand zahlreicher Beispiele aus der Rechtsprechung zu der Frage, ob Mängel eines Bußgeldbescheids dessen Wirksamkeit als Verfahrensgrundlage beseitigen, kann durchaus belegt werden, dass eine Unwirksamkeit des Bußgeldbescheids nur in Ausnahmefällen angenommen wird. So wurde die Wirksamkeit bejaht, wenn im Bußgeldbescheid eine der ausgesprochenen Ahndung (Fahrverbot) widersprechende Bemerkung (Androhung eines Fahrverbots) enthalten ist,⁶ oder eine falsche Bezeichnung des Tatorts enthalten ist, der tatsächlich gemeinte Tatort aber unzweifelhaft ist.⁷ Gleiches gilt bei ungenauer Angabe der Messstelle⁸ oder fehlender

3 BGH NJW 1970, 2222, 2223.

4 Vgl. auch BGHSt 10, 137, 140.

5 BayObLG NSTz 1994, 448.

6 BayObLG NZV 2000, 89.

7 OLG Düsseldorf NZV 2000, 89.

8 OLG Düsseldorf, Beschl. v. 27.12.2018 – 2 RBs 257/18.

Fahrtrichtungsangabe eines Geschwindigkeitsverstößes,⁹ falscher Geschlechtsangabe des Betroffenen¹⁰ oder fehlender Angabe der konkreten Tetrahydrocannabinol-Konzentration für einen Verstoß gegen § 24a StVG¹¹

Hingegen wird die Wirksamkeit des Bußgeldbescheides dann verneint, wenn auch mithilfe des Akteninhalts nicht geklärt werden kann, welcher Sachverhalt für den Betroffenen erkennbar und unverwechselbar gemeint ist.¹² Gleiches gilt für fehlende Angaben zu Tatort und Tatzeit bei einem Rotlichtverstoß¹³. Hierzu ist aber einschränkend festzuhalten: Fehler und Abweichungen bei der datumsmäßigen Abgrenzung der Tat sind dann unbeachtlich, wenn die Tat durch andere Umstände so genügend konkretisiert bleibt, dass die Unterscheidbarkeit von anderen Taten gewahrt ist. Demgemäß kommt es nach der obergerichtlichen Rechtsprechung bei Verkehrsverstößen in der Regel zum Ausschluss einer Verwechselbarkeit auf die genaue Mitteilung des Tatzeitpunkts entscheidend an. Eine Abweichung ist nur dann unschädlich, wenn der Verkehrsvorgang durch andere besondere Umstände so eindeutig charakterisiert ist, dass auch bei einer Datumsverschiebung oder einem zeitlichen Bezeichnungsversehen Zweifel an der Identität des Verkehrsverstößes nicht entstehen können.

Beispiele wie die zuletzt genannten und andere Entscheidungen¹⁴ beziehen sich maßgeblich auf die *Umgrenzungsfunktion des Bußgeldbescheides*. Das Gericht kann bei Zweifeln die Akte *ergänzend* heranziehen, um aus deren übrigem Inhalt Unklarheiten zu beseitigen.¹⁵ Lediglich bei schwerwiegenden Mängeln, wenn also nach seinem Inhalt Zweifel über die Identität der Tat entstehen können, also nicht zweifelsfrei feststehen sollte, welcher Lebensvorgang erfasst und geahndet werden soll, ist eine »Rettung« der Unwirksamkeit auch nicht durch eine ergänzende Heranziehung des Akteninhalts möglich.

Für die Frage der Wirksamkeit des Bußgeldbescheides mag dies so hinzunehmen sein. Für die Frage der *Verjährungsunterbrechung* wäre die Heranziehung der Rechtsprechung, die ein ergänzendes Aktenstudium erlaubt, um Zweifel zu beseitigen, unpassend. Denn obwohl beide Konstellationen (Unwirksamkeit des Bußgeldbescheides und Eintritt der Verfolgungsverjährung) von Amts wegen zu prüfende Verfahrensvoraussetzungen bzw. -hindernisse sind, ist die Situation für den Betroffenen eine gänzlich andere: *Er* muss zur Zeit des konkreten Vorwurfs, also mit Zustellung des Bußgeldbescheids, klar erkennen können, dass (1.) *gerade ihm*¹⁶ etwas vorgewor-

9 OLG Hamm, Beschl. v. 26.11.2012 – 4 RBs 291/12, BeckRS 2016, 15555.

10 GenStA bei dem OLG Naumburg, NStZ 2015, 527.

11 OLG Hamm, Beschl. v. 7.3.2014 – III-3 RBs 49/14, Blutalkohol 51, 176 (2014).

12 BayObLG NZV 1998, 515.

13 OLG Düsseldorf NZV 1999, 343; OLG Hamm zfs 2000, 127.

14 Z.B. AG Limburg 9.11.2017 – 1 OWi – 6 Js 11243/17, zfs 2018, 295; OLG Jena 18.4.2016 – 1 OLG 121 SsRs 6/16, BeckRS 2016, 17319; OLG Karlsruhe 14.9.2016 – 2 (7) SsBs 397/16, BeckRS 2016, 17934; AG Landstuhl 24.11.2016 – 2 OWi 4286 Js 12609/16, BeckRS 2016, 20186.

15 KG, Beschl. v. 1.7.2014 – 3 Ws (B) 340/14, VRS 127, 81.

16 Vgl. dazu KG, Beschl. v. 06.03.2019 – 3 Ws (B) 83/19 – 122 Ss 22/19, jurisPR-VerkrR 15/2019 Anm. 4.

fen wird und (2.) was genau. Dies unterscheidet sich gravierend vom Ansatzpunkt bei § 66 OWiG: Die hinreichende Bestimmtheit nach § 66 Abs. 1 Nr. 3 OWiG adressiert *das Gericht* und setzt nicht voraus, dass das Gericht bereits aus dem Inhalt des Bußgeldbescheids umfassend entnehmen kann, welche konkrete Handlung dem Betroffenen vorgeworfen wird.¹⁷ Der Adressat der Norm ist also ein ganz anderer, auch wenn der Betroffene sich auch über die Unwirksamkeit eines Bußgeldbescheides freuen mag. Es ist bspw. nicht ins Belieben des Betroffenen gestellt, ob er sich durch das Anhörungsschreiben und weitere Vorgänge der Behörde tatsächlich als Betroffener oder lediglich als Zeuge betrachten soll.¹⁸ Ihm steht keine weitere Akte zur Verfügung, sodass der Vorwurf *von Anfang an eindeutig* sein muss. Zudem ist die ergänzende Heranziehung der Akte selbst nach der Rechtsprechung des KG nur dann erlaubt, wenn lediglich die Informationsfunktion des Bußgeldbescheides beeinträchtigt ist, nicht aber die Umgrenzungsfunktion. Das OLG Jena¹⁹ weist zutreffend darauf hin, dass eben dieses Kriterium »ergänzend« das maßgebende ist: Fehlt eine Bezeichnung von Ort, Zeit oder Handlung ganz, kann auch keine »Heilung« mehr stattfinden.²⁰

Von der Frage der Wirksamkeit oder Fehlerhaftigkeit des Bußgeldbescheides ist deshalb die Frage, ob eine Anhörung/der zugestellte Bußgeldbescheid die Verjährung nach § 33 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 bzw. Nr. 9 OWiG unterbrechen kann, streng zu unterscheiden. Selbst bei angenommener Wirksamkeit kann die Eignung des Bußgeldbescheids zur Unterbrechung der Verfolgungsverjährung fehlen.²¹ Voraussetzung für die *Verjährungsunterbrechung* durch Anordnung der Anhörung oder Zustellung des Bußgeldbescheides ist u. a., dass das *Tatgeschehen hinreichend konkretisiert* ist.²² Gerade bei unklaren Ortsbezeichnungen haben Amtsgerichte²³ schon früh zugunsten des Betroffenen entschieden, dass er bei ungenauen Angaben – und sofern es kein Anhaltekommando gab – aus dem Bescheid heraus nicht selbst erkennen kann, was ihm genau vorgeworfen wird, und deshalb die Unterbrechung der Verfolgungsverjährung verneint.²⁴ Kurz gesagt: Leidet der Bußgeldbescheid unter schwerwiegenden Mängeln, da eine exakte Angabe des Tatortes im Bußgeldbescheid nicht erfolgt ist und insofern eine Verwechslungsgefahr mit möglicherweise anderen Ordnungswidrigkeiten nicht ausgeschlossen werden kann, unterbricht seine Zustellung nicht die

17 Göhler/Seitz/Bauer, OWiG, § 66, Rn. 39a.

18 Vgl. KG, Beschl. v. 04.07.2017 – 3 Ws (B) 175/17.

19 BeckRS 2016, 17319.

20 So auch KK-OWiG/Kurz § 66 Rn. 14; vgl. auch Krenberger/Schneider in Berz/Burmann, Handbuch des Straßenverkehrs, Kap. 12C, Rn. 43.

21 Vgl. OLG Düsseldorf, Beschl. v. 27.12.2018 – 2 RBs 257/18, jurisPR-VerkR 17/2019 Anm. 6.

22 Gürtler in: Göhler, OWiG, § 33 OWiG, Rn. 56 a.

23 AG Bitterfeld-Wolfen, Urt. v. 03.09.2012 – 2 OWi 593 Js 7128/12; AG Bitterfeld-Wolfen, Beschl. v. 25.07.2012 – 2 OWi 593 Js 9051/12 (428/12): Zahlendreher bei der km-Angabe der Messstelle auf der BAB.

24 Vgl. Gutt/Krenberger, Neues zur Verjährungsunterbrechung – eine Rechtsprechungsübersicht zu §§ 31–33 OWiG, DAR 2014, 187 ff.

Verjährung i.S.d. § 33 Abs. 1 S. 1 Nr. 9 OWiG.²⁵ Gleiches kann man etwa für einen falschen Tatvorwurf annehmen, wenn das Verfahren wegen Verstoßes gegen § 22 StVO gegen den Verlater geführt wird, der Betroffene aber in Anhörung und Bußgeldbescheid als Fahrer des LKW bezeichnet wird, oder wenn der verfügte Bußgeldbescheid und der tatsächlich zugestellte Bescheid erheblich voneinander abweichen.²⁶ Auch dann ist der Bußgeldbescheid mglw. jeweils eine taugliche Verfahrensgrundlage, kann aber die Verjährung nicht unterbrechen. Das Verfahren ist dann (trotzdem) wegen des Vorliegens eines Verfahrenshindernisses einzustellen. Eine Anwendung der Rechtsprechung des KG zur Heilung der Wirksamkeit verbietet sich hier also gänzlich, weil der Ansatzpunkt ein anderer ist: Es besteht Verwechslungsgefahr für den Betroffenen, nicht aber wird die Wirksamkeit des Bescheides infrage gestellt.²⁷

Deshalb wäre es auch angebracht, zusätzlich zu den bekannten Konstellationen, in denen ein Anhörungsbogen als ungeeignet angesehen wird, die Verjährung zu unterbrechen,²⁸ die fehlerhafte Angabe der Tatumstände als ein Kriterium anzusehen, das eine Verjährungsunterbrechung im Sinne des § 33 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 OWiG verbietet. Dies muss notfalls nach retrospektiver Prüfung nach erhaltener Akteneinsicht des Verteidigers gerügt werden, denn der Anhörungsbogen muss dem Betroffenen ja nicht einmal zugehen²⁹ und kann, in diesem Fall, auch zuerst keine Verwechslung auslösen. Die retrospektive Rüge schadet aber nicht. Denn auch andere Unterbrechungstatbestände werden hinsichtlich ihrer Wirksamkeit dem Betroffenen erst im Nachhinein bekannt und sind auch dann erst überprüfbar.

Mein Vorschlag zur Ergänzung des § 33 OWiG mit einem neuen Abs. 1 S. 3 lautet deshalb:

³Eine Unterbrechung der Verfolgungsverjährung durch die erste Vernehmung des Betroffenen oder den Erlass des Bußgeldbescheides kann nur erfolgen, wenn der Betroffene allein aus dem Anhörungsschreiben oder dem Bußgeldbescheid heraus als Betroffener des Verfahrens hinreichend individualisiert wird oder individualisierbar ist und das Tatgeschehen sich für ihn eindeutig und unverwechselbar darstellt.

2. Zustellung und anwaltliche Vollmacht

Ein weiteres Betätigungsfeld zur Vereinheitlichung der Rechtsanwendung wäre die einheitliche *Verwendung des Vollmachtbegriffs* im OWiG und die dann hoffentlich daraus resultierende Vorhersehbarkeit der Rechtsanwendung. Grundsätzlich genügt für die Verteidigung und Vertretung des Betroffenen die anwaltliche Versicherung

25 AG Schleswig, Beschl. v. 05.07.2018 – 53 OWi 107 Js 8757/18, jurisPR-VerkR 22/2018 Anm. 6; vgl. auch AG Husum, Beschl. v. 13.09.2017 – 5 OWi 107 Js 13481/17 (64/17), 5 OWi 64/17 – NZV 2018, 148, m. abl. Anm. Krenberger.

26 AG Grimma, Urt. v. 23.09.2015 – 9 OWi 153 Js 2088/15, jurisPR-VerkR 16/2016 Anm. 6.

27 Krenberger/Krumm, OWiG, § 66, Rn. 36.

28 Vgl. Krenberger/Krumm, OWiG, § 33, Rn. 12 ff.

29 BayObLG, Beschl. v. 08.05.2003 – 2 ObOWi 156/03 – DAR 2003, 428; Göhler/Gürtler, OWiG, § 33, Rn. 6a, 10.

gegenüber dem Gericht, sofern hieran nicht besondere Folgen geknüpft sind oder anderweitig der Bedarf besteht, eine Vollmachtsurkunde vorgelegt zu bekommen. Das OWiG thematisiert die Verteidigungsvollmacht direkt in § 51 Abs. 3 S. 1 OWiG mit dem Wortlaut [Hervorhebung durch Verfasser]: »Der gewählte Verteidiger, dessen Vollmacht sich bei den Akten befindet, sowie der bestellte Verteidiger gelten als ermächtigt, Zustellungen und sonstige Mitteilungen für den Betroffenen in Empfang zu nehmen; für die Zustellung einer Ladung des Betroffenen gilt dies nur, wenn der Verteidiger in der Vollmacht ausdrücklich zur Empfangnahme von Ladungen ermächtigt ist.«

Darüber hinaus ist die Vertretungsvollmacht in § 73 Abs. 3 OWiG angesprochen: »Hat das Gericht den Betroffenen von der Verpflichtung zum persönlichen Erscheinen entbunden, so kann er sich durch einen mit nachgewiesener Vollmacht versehenen Verteidiger vertreten lassen.«

Mittelbar ist zudem über § 67 Abs. 2 OWiG die Bevollmächtigung nach § 302 Abs. 2 StPO von Bedeutung, bei der jedoch die anwaltliche Versicherung genügt.

Der Vollmachtbegriff ist also zum einen *uneinheitlich* in § 51 und § 73 OWiG und die Umstellung auf den elektronischen Rechtsverkehr sorgt zudem dafür, dass bisher etablierte Begriffe verschwinden, stattdessen die »nachgewiesene« Vollmacht ihren Weg ins Gesetz findet und sofort – der Gesetzesbegründung zuwider – zu Überlegungen führt, anstelle einer schriftlichen oder elektronisch sicher übermittelten Vollmacht auch die anwaltliche Versicherung ausreichen zu lassen. Zum anderen wird die Vollmacht durch die Rechtsprechung ausgehöhlt, indem mit dem Konstrukt einer rechtsgeschäftlichen Vollmacht einerseits zum Nachteil des Betroffenen eine verjährungsunterbrechende Zustellung im Sinne der §§ 33 Abs. 1 S. 1 Nr. 9, 51 Abs. 3 S. 1 OWiG ermöglicht wird,³⁰ andererseits die Vorgaben des § 137 StPO aufgeweicht werden, indem auch hier durch konkludentes Auftreten nach außen eine nicht ordnungsgemäß erfolgte schriftliche Bevollmächtigung legalisiert wird.³¹

Wie es eigentlich gehandhabt werden sollte, hat die m.E. überzeugende Rechtsprechung aber unmissverständlich klargestellt: Die Zustellung an den Rechtsanwalt kann nur dann als verjährungsunterbrechend akzeptiert werden, wenn sich eine Verteidigungsvollmacht (1.) zum Zeitpunkt der Zustellung (2.) bei den Akten befand.³² So lautet – ganz zufällig – auch das Gesetz...

Deshalb plädiere ich für eine Ergänzung des § 33 OWiG mit einem Abs. 1 S. 4 wie folgt:

⁴Die Unterbrechung der Verfolgungsverjährung durch den Erlass des Bußgeldbescheides durch Zustellung an den Verteidiger kann nur dann erfolgen, wenn sich gemäß

30 U. a. KG, Beschl. v. 17.06.2016 – 3 Ws (B) 217/16.

31 OLG Köln, Beschl. v. 19.10.2018 – III-1 RBs 324/18, BeckRS 2018, 34878; LG Zweibrücken, Beschl. v. 28.03.2019 – 1 Qs 92/18, BeckRS 2019, 10532.

32 OLG Köln, Beschl. v. 04.01.2013 – 1 RBs 334/12, jurisPR-Verkr 3/2014 Anm. 5; AG Tiergarten, Beschl. v. 07.03.2018 – (297 OWi) 3022 Js-OWi 1116/18 (110/18), jurisPR-Verkr 19/2018 Anm. 6.

§ 51 Abs. 3 S. 1 zum Zeitpunkt der Zustellung eine nachgewiesene Verteidigungsvollmacht bei den Akten befand; durch konkludentes Handeln eines Verteidigers kann eine Zustellungsvollmacht nicht begründet werden, ebenso wenig durch spätere Vorlage einer Verteidigungsvollmacht.

3. Rechtsbeschwerde

Schließlich sollte darüber nachgedacht werden, im Rahmen der Zulassungsbeschwerde, konkret in § 80 Abs. 5 OWiG eine Gesetzesänderung herbeizuführen.

Wenn in der Tatsacheninstanz die Verjährungsvorschriften (bewusst oder unbebewusst) falsch angewendet wurden oder gar der Eintritt der Verjährung übersehen wurde, begründet dies nicht die Zulassung der Rechtsbeschwerde.³³ Dies betrifft aber ausweislich § 80 Abs. 5 OWiG auch andere Verfahrenshindernisse, etwa die Prüfung der Wirksamkeit des Bußgeldbescheides. Natürlich könnte zur Fortbildung des Rechts speziell zum Thema des Verfahrenshindernisses die Rechtsbeschwerde zugelassen werden,³⁴ doch das geschieht nur in seltenen Ausnahmefällen.³⁵ Meist wird als Grund für die fehlende Notwendigkeit einer Prüfung von Verfahrenshindernissen Folgendes genannt: Die Zulassung der Rechtsbeschwerde diene nicht der Herstellung von Einzelfallgerechtigkeit und es gehe bei der Frage des nicht beachteten Verfahrenshindernisses oftmals nur um Tatsachenfragen und nicht um solche der Rechtsfortbildung.³⁶ Hierfür spräche auch, dass die übersehene Verjährung ein Fehler unter vielen sein kann und deswegen keine Sonderstellung einnehmen dürfe.

Allerdings halte ich aufgrund zahlreicher Rückmeldungen aus der Praxis hier doch einen gewissen Unterscheidungsbedarf für gegeben. Denn bei durchaus vorkommender konsequent ungerechter Auslegung von Tatcharakteristika auf amtsgerichtlicher Ebene zum Nachteil des Betroffenen, gerade im Hinblick auf ungenaue Angaben zur Tat im Bußgeldbescheid, steht dem Betroffenen kein Hilfsmittel zur Verfügung, wohingegen bspw. im umgekehrten Fall, also der Einstellung des Verfahrens wegen angemessener Verjährung ein Rechtsmittel der Staatsanwaltschaft gegeben wäre. Dies sollte kein Zustand auf Dauer sein. Meiner Ansicht nach vergibt sich die Rechtsbeschwerdeinstanz nichts, wenn zugunsten des Betroffenen ein Pendant zur sofortigen Beschwerde der Staatsanwaltschaft bei unberechtigter Einstellung wegen eines Verfahrenshindernisses geschaffen wird. Denn auch da könnte man die Einzelfallgerechtigkeit als Motiv durchaus heranziehen, um auch der Staatsanwaltschaft ein Beschwerderecht fortan zu versagen. Dabei muss die Möglichkeit des Rechtsbeschwerdegerichts, das Verfahren einzustellen ohne die Rechtsbeschwerde zuzulassen, natürlich das »Gesicht« der Tatsacheninstanz so weit wahren, dass nicht mittelbar eine Art Rechtsbeugung unterstellt wird.

33 OLG Köln, Beschl. v. 21.02.2014 – 1 RBs 37/14; OLG Düsseldorf, Beschl. v. 27.12.2018 – 2 RBs 257/18; OLG Rostock, Beschl. v. 16.12.2014 – 21 Ss OWi 208/14 (Z).

34 OLG Düsseldorf, Beschl. v. 03.11.1993 – 2 Ss (OWi) 247/93 – (OWi) 46/93 III – NZV 1994, 118.

35 Vgl. OLG Celle, Beschl. v. 18.08.2015 – 2 Ss (OWi) 240/15 – ZfSch 2016, 110.

36 Vgl. OLG Hamm, Beschl. v. 14.04.2015 – 1 RBs 65/15.

Insofern rege ich eine Ergänzung des § 80 Abs. 5 OWiG wie folgt an:
Stellt sich vor der Entscheidung über den Zulassungsantrag heraus, dass ein Verfahrenshindernis besteht, so stellt das Beschwerdegericht das Verfahren nur dann ein, wenn das Verfahrenshindernis nach Erlass des Urteils eingetreten ist oder das Verfahrenshindernis in erster Instanz offensichtlich übersehen oder gänzlich unzutreffend verneint worden ist.

B. Rechtsbeschwerde

Anknüpfend an die vorangegangenen Überlegungen zur Ergänzung des § 80 OWiG schweben mir auch Verbesserungsvorschläge im Bereich der Rechtsbeschwerde an sich vor.

1. Anpassung des Abwesenheitsverfahrens an 72 OWiG

Zum einen erscheint es mir rein aus Vergleichsgesichtspunkten, aber auch aus pragmatischen Aspekten heraus geboten, eine Rechtsbeschwerde nach Durchführung des Abwesenheitsverfahrens im Sinne des § 74 Abs. 1 OWiG an die Voraussetzungen der Rechtsbeschwerde gegen eine Entscheidung nach § 72 OWiG anzupassen. Das heißt: Es wäre nur noch eine echte, zulassungsfreie Rechtsbeschwerde gegen ein Urteil im Abwesenheitsverfahren möglich und dazu eine Rechtsbeschwerde wegen formeller Fehler des Gerichts, etwa wegen zu Unrecht vorgenommener Entbindung oder wegen Missachtung eines Entschuldigungsgrundes. Denn wer sich freiwillig der Erkenntnismöglichkeiten der Hauptverhandlung begibt, ist nicht anders zu stellen, als wenn er einer Entscheidung im Beschlussweg zustimmt. Die Aussicht auf eine fehlende Rechtsbeschwerdemöglichkeit würde zudem die für den Tatrichter unwürdige Situation der vollständigen Hauptverhandlung vor leeren Rängen auf deutlich weniger Fälle als zuvor beschränken.

Denkbar wäre eine Ergänzung des § 79 Abs. 1 S. 1 OWiG um einen Gliederungspunkt Nr. 6 wie folgt:

6. durch Urteil nach § 74 Abs. 1 entschieden worden ist, obwohl der Beschwerdeführer keinen Antrag auf Entbindung von der Pflicht zum persönlichen Erscheinen gestellt hat, nicht von der Pflicht zum persönlichen Erscheinen hätte entbunden werden dürfen oder er hinreichend entschuldigt war und dies vor der Hauptverhandlung dem Gericht zur Kenntnis gebracht hat.

Zusätzlich wäre § 79 Abs. 1 S. 2 OWiG wie folgt zu ergänzen:

Gegen das Urteil, mit Ausnahme eines Urteils nach § 74 Abs. 1, ist die Rechtsbeschwerde ferner zulässig, wenn sie zugelassen wird (§ 80).

2. Zulassung der Vorlage an den BGH

Ein letzter Aspekt des Vortrags soll die Reform des Vorlageverfahrens an den BGH nach § 121 GVG anreißen. Es gibt zahlreiche Streitpunkte unterhalb der zahlreichen Oberlandesgerichte, die nicht immer mit einer klärenden Vorlage des Verfahrens an

den BGH gelöst werden. Im Gegenteil hat sich etwa das Thema bei der Akteneinsicht in die Messdaten und –unterlagen dermaßen zugespitzt, dass gleich zwei gegensätzlich argumentierende Oberlandesgerichte eine Vorlage an den BGH deshalb ablehnen, weil ihre Entscheidung richtig sei.³⁷ Wenn demgegenüber für die eher unbedeutende Frage, ob ein Taschenrechner inzwischen unter die Geräte im Sinne des § 23 Abs. 1a StVO zu subsumieren sei, erst eine Anfrage an das Oberlandesgericht mit konträrer Ansicht gestellt³⁸ und sodann eine Vorlage an den BGH unternommen wird,³⁹ ist das wohl nur damit zu erklären, dass die Hürde, sich eine peinliche »blutige Nase« durch eine mglw. unzutreffende Vorlagefrage bei wirklich wichtigen Fragen zu holen, einerseits (zu) hoch, der Stolz auf den hauseigenen Rechtsprechungsgarten andererseits (zu) groß ist, sodass die sinnvolle Rechtsfortbildung durch den BGH oft unterlaufen wird.

Dem könnte dadurch begegnet werden, dass nach § 80a OWiG ein neuer § 80b OWiG eingefügt wird, der – ähnlich dem § 70 FamFG – dem entscheidenden Oberlandesgericht die Möglichkeit eröffnet, eine Rechtssache von grundlegender Bedeutung dem BGH ohne die bisherigen Vorgaben des § 121 GVG vorzulegen. Dies hätte auch im Vergleich zu einer alternativen Regelung wie der in § 544 ZPO, der die Nichtzulassungsbeschwerde beinhaltet, den Vorteil, dass der BGH nicht mit einer Unmenge von Verfahren belastet würde, die nicht nur vom Motiv der sinnvollen Rechtsfortbildung getragen sein könnten.

Eine Norm § 80b OWiG könnte bspw. lauten:

¹In Ergänzung zu § 79 Abs. 3 S. 1 sowie § 121 Abs. 2 GVG kann das Oberlandesgericht in Bußgeldsachen dem Bundesgerichtshof ein Verfahren zur Entscheidung vorlegen, wenn die Rechtsbeschwerde zulässig ist oder zugelassen wurde und nach Einschätzung des vorlegenden Oberlandesgerichts

- 1. die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat oder*
- 2. die Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs erfordert.*

²Der Bundesgerichtshof ist an die Vorlageentscheidung gebunden.

C. Fazit

Die Praxistauglichkeit des Bußgeldverfahrens wird nicht nur an der Prozessökonomie gemessen, sondern muss auch für Rechtssicherheit und ein hohes Maß an Gleichbehandlung der Betroffenen sorgen. Die vom BVerfG im Hinblick auf die Rechtsfolgen geforderte Gleichbehandlung von Verkehrsteilnehmern kann umgekehrt von diesen auch für die Rechtsanwendung gefordert werden. Insoweit ist gerade der Umgang

37 OLG Bamberg, Beschl. v. 04.10.2017 – 3 Ss OWi 1232/17; OLG Karlsruhe, Beschl. v. 16.7.2019 – – 1 Rb 10 Ss 291/19.

38 OLG Hamm, BeckRS 2019, 18479.

39 OLG Hamm, Beschl. v. 15.8.2019 – III – 4 RBs 191/19.

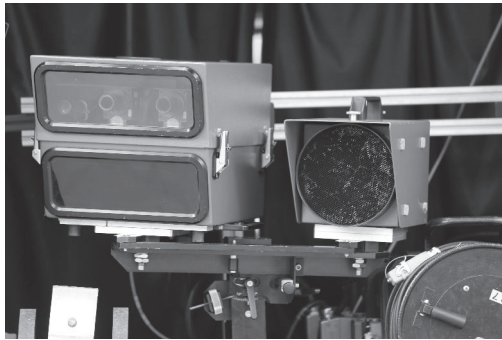
mit Tatbeständen der Verjährungsunterbrechung reformbedürftig. Gleiches gilt für das Ziel, in der Rechtsbeschwerdeinstanz jedenfalls im Hinblick auf Verfahrenshindernisse keine Ergebnisse mehr zu erlauben, die den Eindruck beim Betroffenen entstehen lassen, man sei erstinstanzlich einem klaren Fehlurteil aufgesessen, könnte sich dagegen aber nicht wehren. Nicht nur für die Betroffenen, sondern auch für die Tatgerichte wäre es schließlich hilfreich, wenn die Vielstimmigkeit der obergerichtlichen Entscheidungen sukzessive abnehmen würde, indem mehr Fälle dem Bundesgerichtshof zur Entscheidung vorgelegt werden.

Optimierungsvorschläge aus Sicht einer Verwaltungsbehörde

Timo Payer,
Präsident des Bayerischen Polizeiverwaltungsamtes, Straubing

Der Aufsatz soll einige Ideen zur Praxistauglichkeit des Ordnungswidrigkeitenverfahrens aus Sicht der Verwaltungsbehörde beleuchten.

Insbesondere wird im Lichte der Diskussion im Arbeitskreis kritisch die Erforderlichkeit von sog. Rohmessdaten bei bestimmten laserbasierten Geschwindigkeitsmessungen bewertet.



1. Einheitliche Ermittlungsstandards, Messkriterien und Dokumentationen

Das Ordnungswidrigkeitenverfahren im Verkehrsbereich ist wohl das am stärksten ausgeprägte Massenverfahren in der gesamten öffentlichen Verwaltung.

Gleichwohl spiegeln sich hier im Rahmen der Prioritätensetzung der Verfolgungsbehörden und im Bereich Einsatz moderner Messtechniken durchaus gesellschaftliche Entwicklungen wider.

Generell kann man sagen, dass die polizeilichen Verkehrsüberwachungsrichtlinien, die im Grundsatz zur Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten formuliert wurden, um die polizeiliche Verkehrsüberwachung nach bestimmten Kriterien zu priorisieren, zwischenzeitlich immer mehr für verkehrsfremde Zwecke geöffnet werden.

In der Festrede zur Eröffnung des Verkehrsgerichtstages hat Herr Özdemir aus seiner Sicht die Zusammenhänge zwischen Mobilität und Umweltaspekten deutlich herausgestellt.

Abstrakt gesehen entwickelt sich das Verkehrsrecht vom besonderen Sicherheitsrecht weg zum einem atypischen Planungsinstrument für die Kommunen. Der aus dem Verhältnismäßigkeitsprinzip abgeleitete Ultima-Ratio-Grundsatz in § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist, wird durch eine Vielzahl von Ausnahmen aufgeweicht.

Innerorts ist zum einen eine stetige Ausdehnung von Tempo-30-Geschwindigkeitsbegrenzungen, Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigten Bereichen oder Umweltzonen durch die Straßenverkehrsbehörden festzustellen.

Hier hat der Ordnungsgeber einige Anstrengungen unternommen, um den oftmals von den Kommunen formulierten Forderungen Rechnung zu tragen.

So wurde beispielsweise § 45 Abs. 9 StVO neu gefasst, um die Anordnung unter anderem von Tempo-30-Zonen zu erleichtern.¹

Es ist dann nur eine Frage der Zeit, bis an die örtlichen Polizeidienststellen die Forderung nach intensiver Überwachung herangetragen wird.

Viele Verkehrsteilnehmer halten sich oft nicht an die geänderten Anordnungen. Dabei wird bei der Feststellung von Verstößen gerne vorgetragen, dass Regelungen im Straßenbild trotz entsprechender Beschilderung nicht hinreichend erkennbar seien.

Da ständige Überwachungsmaßnahmen durch die Polizei nicht möglich sind, nutzen immer mehr Kommunen die rechtliche Möglichkeit, die Geschwindigkeitsüberwachung selbst vorzunehmen.

Gerade bei Lärm und anderen städtebaulichen Problemen und bei entsprechenden Forderungen der Anwohner erwarten viele Kommunen durch Verkehrsüberwachung eine Verbesserung der Situation. Hier wird oft auf technisches Großgerät und stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen gesetzt.

Aufhorchen ließ in diesem Zusammenhang auch die Aussage von Herrn Özdemir, dass sich die Verkehrsüberwachung für die Kommunen »lohn« müsse. Damit würde auch die bisherige Doktrin der Kommunen aufgegeben, die Verkehrsüberwachung diene nicht der Einnahmenerzielung.

Da die Vermeidung von Verkehrstoten und -verletzten nach wie vor der zentrale Aufgabenschwerpunkt der polizeilichen Verkehrsüberwachung ist, werden entsprechende Geräte auch auf Autobahnen und Landstraßen verwendet.

Ferner werden die Vorschriften des Datenschutzes und die Anforderung zur Bedienung der Messgeräte immer komplexer.

1 § 45 Abs. 9 StVO neu gefasst durch Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 30. November 2016, BGBl. I S. 2848.

Obwohl sich aus der Rechtsprechung² entnehmen lässt, welche Kriterien für den Einsatz privater Dienstleister bei der Verkehrsüberwachung gelten, sind wohl einige Kommunen immer wieder mit diesen Anforderungen überfordert und nehmen private Dienstleister in einen größeren Umfang zu Hilfe, als dies im Ordnungswidrigkeitenverfahren zulässig ist.

Beim Ersatz Privater im Bereich der Verkehrsüberwachung kann ein Verstoß gegen den Kernbereich hoheitlichen Handelns zu einem Verfahrenshindernis führen.³

Gerade im Bereich der Lichtbildauswertung und Fahrerermittlung wird dieser Kernbereich unmittelbar berührt. Jedoch werden die datenschutzrechtlichen Vorgaben hinsichtlich der Beiziehung von Lichtbildern von Betroffenen und Angehörigen immer wieder als unpraktisch und zu aufwendig beschrieben, weshalb diese Aufgabe ausgelagert werde.

Hier erschüttern die Verfolgungsbehörden selbst das Vertrauen der Verkehrsteilnehmer in die korrekte und auch datensichere Abwicklung der Bußgeldverfahren und die Priorisierung der Verkehrsüberwachungsmaßnahmen.

Bei Messverfahren wären gesetzgeberische Klarstellungen wie die Normierung von Mindeststandards im Verfahren durchaus angezeigt.

Ich rege daher an, zumindest für typische Messverfahren wie Geschwindigkeits-, Abstands- oder Rotlichtmessungen bundesweit einheitliche Mindeststandards zu schaffen, die von allen Bußgeldbehörden im Verkehrsbereich eingehalten werden müssen. Dies bezieht sich sowohl auf das Messverfahren selbst als auch auf das folgende Verwaltungsverfahren.

Eine bundesweite Regelung begegnet allerdings im Hinblick auf die Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern hohen verfassungsmäßigen Hürden.

Verfassungsrechtlich ist hierzu geboten, dass die vorgesehene Regelung den Themenfeldern Strafrecht in Art. 74 Abs. 1 Nr. 1 GG und Straßenverkehr in Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG zugeordnet werden kann.

Neben dem Strafrecht nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 1 GG sind nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG der Straßenverkehr sowie das Kraftfahrwesen Gegenstand der konkurrierenden Gesetzgebung.

Der Begriff des Strafrechts wird weit ausgelegt. Zum Kompetenztitel fällt auch die Regelung des Ordnungswidrigkeitenrechts.⁴

Das Straßenverkehrsrecht regelt die (polizeilichen) Anforderungen an den Verkehr und die Verkehrsteilnehmer – sowie gegebenenfalls auch an Außenstehende

2 Zuletzt OLG Frankfurt a.M., Beschl. v. 26.11.2019, Az. 2 Ss-OWi 942/19, BeckRS 2019, 27630; OLG Frankfurt a.M., Beschl. v. 26.04.2017, 2 Ss-OWi 295/17 BeckRS 2017, 110057; BayObLG, Beschl. v. 05.03.1997 – 1 ObOWi 785/96, BayObLGSt 1997, 46; BayObLG, Beschl. vom 29. 9. 2004 – 1 ObOWi 390/04, BayObLGSt 2004, 125; OLG Stuttgart, Beschl. v. 25.08.2016 – 4 Ss 577/16, BeckRS 2016, 17811.

3 Burhoff, Handbuch des Straßenverkehrsrechts, RdNr. 448 m.w.Nachw., krit. Göhler, § 46 RdNr. 10 d.

4 BVerfG, Beschl. v. 08.08.1971, 2 BvL 10/71.

um Gefahren abzuwehren und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten.⁵

In diesem Sinne ist das Straßenverkehrsrecht sachlich begrenztes Ordnungsrecht, für das dem Bund – abweichend vom sonstigen Ordnungsrecht – die Gesetzgebung zukommt.⁶ Zur Regelungskompetenz des Bundes gehört nicht nur das materielle Recht, sondern auch das dazu notwendige Verfahrensrecht.

Grundsätzlich ist die Gesetzgebungskompetenz in diesem Bereich des Straf- und Straßenverkehrsrechts damit dem Bund zuzuordnen.

Für die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ist es jedoch darüber hinaus erforderlich, dass zudem die in Art. 72 Abs. 2 GG genannten Voraussetzungen für die Inanspruchnahme der Gesetzgebungskompetenz durch den Bund vorliegen.

Nach Art. 72 Abs. 2 GG hat der Bund unter anderem auf dem Gebiet des Artikels 74 Abs. 1 Nrn. 1 und Nr. 22 GG nur dann das Gesetzgebungsrecht, wenn und soweit die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet oder die Wahrung der Rechts- oder Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse eine bundesgesetzliche Regelung erforderlich macht.

Da eine Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse bei dieser Fallkonstellation nicht in Betracht kommt, ist die Frage zu klären, ob die Wahrung der Rechts- oder Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse eine bundesrechtliche Regelung erforderlich macht.

Eine bundesgesetzliche Regelung ist zur Wahrung der Rechtseinheit erforderlich, wenn und soweit die mit ihr erzielbare Einheitlichkeit der rechtlichen Rahmenbedingungen Voraussetzung für die Vermeidung einer Rechtszersplitterung mit problematischen Folgen ist, die im Interesse sowohl des Bundes als auch der Länder nicht hingenommen werden kann.⁷ Sie ist zur Wahrung der Wirtschaftseinheit erforderlich, wenn und soweit sie Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsraums der Bundesrepublik ist, wenn also unterschiedliche Landesregelungen oder das Untätig Bleiben der Länder erhebliche Nachteile für die Gesamtwirtschaft mit sich brächten.⁸ Die Gesichtspunkte der Wahrung der Rechts- und der Wirtschaftseinheit können sich überschneiden, weisen aber unterschiedliche Schwerpunkte auf.⁹ Während die Wahrung der Rechtseinheit in erster Linie auf die Vermeidung einer das Zusammenleben erheblich erschwerenden Rechtszersplitterung zielt,¹⁰ geht es bei der Wahrung der Wirtschaftseinheit im Schwerpunkt darum, Schranken und Hindernisse für den wirtschaftlichen Verkehr im Bundesgebiet zu beseitigen.¹¹ Das Merkmal der Erforderlichkeit einer bundesgesetzlichen Regelung zur Erreichung der in Art. 72

5 BVerfGE 32, 319 (326).

6 BVerfGE 40, 371 (378, 380).

7 BVerfGE 125, 141 (155).

8 BVerfGE 106, 62 (146 f.); 112, 226 (248 f.); BVerfG, Urt. d. 1.Sen. v. 17.12.2014 – 1 BvL 21/12 –, BeckRS 2014, 59427 RdNr. 109.

9 BVerfGE 106, 62 (146); BVerfG, Urt. d. 1. Sen. v. 17.12.2014 – 1 BvL 21/12 –, a.a.O.

10 BVerfGE 106, 62 (145).

11 BVerfGE 106, 62 (146 f.); 125, 141 (155 f.).

Abs. 2 GG genannten Zwecke wird durch den Bezug auf das »gesamtstaatliche Interesse« in besonderer Weise geprägt. Die Regelung durch Bundesgesetz muss danach nicht unerlässlich für die Rechts- oder Wirtschaftseinheit in dem normierten Bereich sein. Es genügt vielmehr, dass der Bundesgesetzgeber andernfalls nicht unerheblich problematische Entwicklungen in Bezug auf die Rechts- oder Wirtschaftseinheit erwarten darf.¹²

Zwar könnte man die Auffassung vertreten, dass angesichts der Regelungsdichte der Verwaltungsvorschriften eine gesetzliche Normierung nicht erforderlich sei und diese hohe verfassungsrechtliche Hürde nicht erreicht sei.

Aus Art. 84 Abs. 1 Sätze 2 und 5 GG lässt sich auch ableiten, dass der Bund auch Zuständigkeiten und Einrichtungen von Behörden unter engen Voraussetzungen bestimmen darf.

Der Bund hat im Rahmen seiner Kompetenz in diesem Bereich das OWiG und das StVG erlassen und aufgrund der dortigen Ermächtigung in der StVO die Aufgaben und Befugnisse der Straßenverkehrsbehörden geregelt. Den Ländern wurde die organisatorische Ausgestaltung der Straßenverkehrsbehörden und Bußgeldbehörden überlassen.

Im gesamtstaatlichen Interesse ist aus meiner Sicht jedoch zur Wahrung der Rechts- oder Wirtschaftseinheit eine bundesgesetzliche Verfahrensregelung aus folgenden Erwägungen erforderlich.

Weitgehende Leitlinien wie die Verkehrsüberwachungsvorschriften der Länder oder die Richtlinien für das Straf- und Bußgeldverfahren (RiStBV) sowie die umfangreichen Regelungen zum Eichwesen und standardisierten Messverfahren haben offensichtlich nicht ausgereicht, um entsprechende Messergebnisse zu akzeptieren.

Gerade Messverfahren mit einer Vielzahl von Verkehrsdelikten erfordern hinsichtlich der Auswertung von Tatfotos, Ermittlungsverfahren und -qualität bundesweit rechtssichere Standards.

Aufgrund der unterschiedlichen rechtlichen und strukturellen Rahmenbedingungen sowie der erforderlichen Einbeziehung vieler anderer Bereiche (z. B. Arbeits- und Verkehrsressorts, Kommunen) war es bisher nicht möglich, 16 vergleichbare Landesregelungen zu erlassen. Damit ist eine bundesweit einheitliche Handhabung nicht zu gewährleisten. Um dem Verkehrsteilnehmer die nötige Handlungssicherheit zu vermitteln, sind bundesweit gleiche Anordnungen zu treffen.

Selbst wenn es einmal gelingen sollte, sich auf Länderebene auf gewisse Standards zu einigen, ist zu erwarten, dass sich die landesrechtlichen Regelungen mit der Zeit aufgrund unterschiedlicher Ansichten der Landesregierungen und -parlamente zu bestimmten Fragestellungen in verschiedene Richtungen entwickeln werden. Diese der bundesstaatlichen Ordnung immanente Gefahr mit dem Grundsatz der Länderverwaltung von Bundesgesetzen wirkt sich im vorliegenden Fall für die Wahrung der Einheitlichkeit der Rechtsordnung besonders negativ aus.

12 BVerfG, Urt. d. 1. Sen. v. 17.12.2014 – 1 BvL 21/12 –, BeckRS 2014, 59427, RdNr. 109 f.; BVerfG, Urt. 1. Sen. V. 21.07.2015, 1 BvF 2/13 BeckRS 2015, 48647, RdNr. 49.

Gerade im Verkehrsbereich besteht durch den einheitlichen Verkehrsraum und die weitgehende Technisierung der Verkehrsüberwachung die Notwendigkeit, dass die Bußgeldbehörden nach einem bundesweit einheitlichen Handlungsinstrumentarium arbeiten.

Der Qualitätsstandard und dessen Sicherung wären bei einer Bundesregelung ebenfalls einheitlich, anders als für den Fall, dass 16 Bundesländer unterschiedliche Vorgaben treffen.

Darüber hinaus könnten Begehrlichkeiten, polizeiliche Befugnisse auf Länderebene auf Private zu erweitern, auf das verfassungsrechtlich gebotene Maß einheitlich beschränkt werden.

Deshalb ist eine bundesrechtliche Regelung zur Wahrung der Rechtseinheit von gesamtstaatlichem Interesse und somit die Erforderlichkeit einer bundeseinheitlichen Regelung im Ergebnis zu bejahen.

Auch wenn den Bundesländern nach Art. 84 Abs. 1 GG ein weiter Gestaltungsspielraum bei der Ausführung von Bundesgesetzen sowohl hinsichtlich der Organisation als auch der Verfahrensgestaltung bleibt, wären zumindest verfahrensmäßige Mindeststandards dringend geboten.

Eine einheitliche Nominierung des sogenannten standardisierten Messverfahrens und des Umfangs in Einsicht von Aktenteilen, die nicht nur Gegenstand eines Verfahrens sind, hätten den Vorteil, hier für alle Beteiligte Rechtsklarheit zu schaffen.

Der Umfang der Akteneinsicht wird ja aktuell von den verschiedenen Oberlandesgerichten¹³ und dem Saarländischen Verfassungsgerichtshof¹⁴ unter unterschiedlichen Blickwinkeln im Hinblick auf die sog. Rohmessdaten kontrovers diskutiert.

Der Saarländische Verfassungsgerichtshof hat in der zitierten Entscheidung darauf verwiesen, dass Entscheidungen des AG Saarbrücken und des OLG Saarbrücken, das Grundrecht auf ein faires Verfahren verletzen würden, das auch das Recht auf effektive Verteidigung einschließe.¹⁵ In dieser Entscheidung wird postuliert, dass es einer Speicherung von Rohmessdaten bedürfte, damit ein Betroffener den Messvorgang in Gänze überprüfen lassen kann. Er setzte damit die bereits in einen früheren Beschluss vom 27.04.2018 aufgezeigte Linie¹⁶ fort, dass es zu einer Verletzung der Rechte auf ein faires Verfahren und des rechtlichen Gehörs führe, wenn dem Betroffenen keine lesbare Falldatei zur Verfügung gestellt werde.

13 OLG Schleswig, Beschl.v. 05.06.2019, I OLG 123/19, BeckRS 2019, 15513; OLG Oldenburg, Beschl.v. 09.09.2019, 2 Ss(OWi) 233/19, BeckRS 2019, 20646; OLG Köln, Urt.v. 27.09.2019, 1 RBs339/19, BeckRS 2019, 23786; OLG Köln, Beschl. vom 27.09.2019, III-1 RBs 362/19, BayRS 2019, 23465; OLG Bamberg, Beschl.v. 04.04.2016, 3 SsO-Wi 1444/15, DAR 2016, 337; OLG Bamberg, Beschl.v. 13.06.2018 – 3 Ss OWi 626/18, BeckRS 2018, 11527.

14 SaarlVerfGH, Urt.v. 05.07.2019, Lv 7/17, NJW 2019, 2456; Absätze der hier veröffentlichten Entscheidung werden im Folgenden zitiert: OLG Celle, Urt. v. 16.06.2016 – 1 Ss OWi 96/16; BayRS 2016, 20705.

15 SaarlVerfGH, a.a.O. Abs. 35.

16 SaarlVerfGH, Beschl. v. 27.04.2018 – Lv 1/18, NZV 2018, 275.

Die juristische Diskussion dreht sich im Wesentlichen um die Frage, wie weit die Akteneinsicht reicht und welche prozessualen Maßnahmen durch die Prozessbeteiligten zu treffen sind.

Bei meinen Ausführungen beschränke ich mich auf die Ausführungen des Saarländischen Verfassungsgerichtshofs im Urteil vom 05.07.2019.

Ich möchte aus praktischer Sicht auf Folgendes hinweisen:

Bei allem Verständnis für die vorgetragenen Argumente, die sogar Verfassungs- und Menschenrechte bemühen, warum die Kenntnis dieser Daten nötig sei, ist primär die nichtjuristische, messtechnische Grundfrage zu klären:

Was nutzen einem Sachverständigen diese Informationen, damit ich die Korrektheit der Messung prüfen kann oder zumindest Zweifel an der Richtigkeit der Messung entstehen können?

Aus den Ausführungen des Saarländischen Verfassungsgerichtshofs ist nicht ersichtlich, was das Gericht unter Rohmessdaten eigentlich versteht. Es wird lediglich behauptet, dass die Speicherung der Rohmessdaten ohne größeren technischen Aufwand möglich sei.

Dies folge allein schon daraus, dass Messgeräte anderer Hersteller die Rohmessdaten speicherten und in früheren Versionen des im Streit stehenden Geräts gleichfalls erfolgt sei.¹⁷

Daraus lässt sich schließen, dass das Gericht unter »Rohmessdaten« einfach nur versteht, dass bei jeder Messung Anfangsort und Anfangszeit und Endort und Endzeit einer Messung dokumentiert werden sollen. Auf diese Weise könnte ein Gutachter im Wege einer (ungenaueren) Weg-Zeit-Berechnung das Messergebnis nachvollziehen.

Genau diese Daten wurden in den früheren Versionen des Messgeräts TraffiStar S 350 gespeichert.

Rohmessdaten sind jedoch etwas gänzlich anderes.

Auch das Gericht selbst geht im Folgenden von einem anderen Verständnis der Rohmessdaten aus. Näher liegt schon die den früheren Beschluss wohl zugrunde liegende Meinung, dass Rohmessdaten die sog. Falldatei sei.

Bezeichnend waren insoweit auch einige Wortbeiträge im Arbeitskreis, aus denen sich ergab, dass selbst unter einer Vielzahl von Verkehrsexperten (Anwälte, Richter, Polizisten, Verwaltungsbeamte von Bußgeldstellen, Gutachter) ein völlig unterschiedliches Verständnis von »Rohmessdaten« bestand.

Beispielsweise führte ein Gutachter Klage darüber, dass unter anderem das Bayerische Polizeiverwaltungsamt Daten zur Messung nur nach gerichtlichem Beschluss herausgeben würde, während dies bei Bußgeldbehörden in anderen Bundesländern problemlos sei.

Somit geht dieser Gutachter davon aus, dass sog. Rohmessdaten bei den Bußgeldbehörden vorhanden seien und die vorhandenen Messdaten zu einer Überprüfung ausreichen würden.

¹⁷ SaarlVerfGH, a.a.O. Abs. 53.

Ein anderer Gutachter legte dar, dass unter Rohmessdaten wohl alle Daten zu verstehen seien, die das Messgerät bei der Messung aufnimmt und dann beim Messvorgang verarbeitet.

Zur Erklärung erlaube ich mir hier einen Exkurs zu den technischen Dimensionen der Speicherung dieser »Primärdaten«.

Die Physikalisch-Technische Bundesanstalt beschreibt diese Primärdaten beim Laserscanner als digitalisierte Fotoströme auf den Laserdioden und Detektoren des Scanners als Funktion der Zeit, aus denen die Rohmessdaten ermittelt werden müssen.

Hier handelt es sich um 135 Terabyte pro Tag und Gerät, umgerechnet also 135 Millionen MB. Wenn man von 100 Messgeräten und 200 Messtagen pro Jahr ausgeht, wären dies 2,7 Billionen MB (bzw. 2,7 Exabyte), was an Primärmessdaten in einer größeren Bußgeldstelle im Jahr anfallen würden.

Zum Vergleich: Die maximale Speicherkapazität der vom PVA verwendeten CDs, um Videosequenzen an Anwälte oder Gutachter versenden, bewegt sich aktuell bei etwa 700 MB. Würde man diese Primärdaten eines Gerätes für einen Messtag einem Gutachter zur Verfügung stellen, würde er 192.857 CDs erhalten. Geht man von einer durchschnittlichen Höhe der CD von nur 1,2 Millimeter aus und stapelt diese CDs übereinander, ergibt das einen Turm von 231,4 Meter Höhe.

Hochgerechnet auf ein Jahr wäre die Speicherkapazität von 3.857.142.857 CDs erforderlich. Würde man diese CDs nebeneinander legen und geht von einem Durchmesser der CDs von 12 Zentimeter aus, ergäbe dies eine Wegstrecke von 462.857 Kilometer. Geht man von einem Erdumfang von rund 40.000 km aus, würden diese CDs über 11 Mal entlang des Äquators um die Erde reichen. Eine Auslagerung dieser Daten an einen Hersteller, der im Übrigen die gleichen technischen Probleme hätte, scheitert schon daran, dass die Speicherung von Daten, die für hoheitliche Zwecke erhoben wurden, bei privaten Dritten an datenschutzrechtlichen Vorgaben scheitert.

Hierzu kommt, dass diese Daten in den weit überwiegenden Fällen bei bezahlten Verwarnungen und Bußgeldbescheiden, bei denen kein Einspruch eingelegt wurde, nicht lange gespeichert werden dürfen. Es wäre eine immense Datenpflege erforderlich.

Eine derartige Datenmenge ist für keine Verwaltung sinnvoll zu bewältigen.

Schlicht gedacht könnte man dies als Problem der Verwaltung abtun, die entsprechende Informationen eben zur Gewährleistung eines rechtsstaatlichen Verfahrens vorhalten muss.

Allerdings wird auch kein Gutachter technisch in der Lage sein, aus diesen Primärdaten entsprechende Auswertungen vorzunehmen. Bisher hat zumindest im Zuständigkeitsbereich des Bayerischen Polizeiverwaltungsamtes noch niemand die Herausgabe dieser nicht gespeicherten Daten verlangt.

Diese Dateien müssten dann natürlich auch dem Gericht vorgelegt werden, was auch die Amtsgerichte überfordern würde.

Richtigerweise wird man für den Begriff der Rohmessdaten daher die Beschreibung der PTB zu Grund legen müssen:

Bei Messgeräten, die auf der sog. Laserscan-Technik beruhen, wird ein Bündel von Laserstrahlen vom Messgerät abgestrahlt.

Das Messgerät scannt eine konkrete Verkehrssituation. Die gewonnenen analogen Signale werden in digitale Signale umgewandelt und die digitalen Signale werden verarbeitet. Nach einer internen Plausibilisierung werden erst die sog. »Rohmessdaten« erzeugt. Es ist dem Gutachter nicht möglich, die vorgelagerten Schritte zur Erzeugung der Rohmessdaten zu prüfen. Insoweit zeigt sich schon an dieser Stelle die forensische Fragwürdigkeit dieser Forderung. Auch die so gewonnenen Daten haben noch eine Kapazität von 12 GB pro Gerät und Tag.

Diese Rohmessdaten bilden die Grundlage für einen vom Hersteller definierten Messvorgang. Der Ablauf dieses Messvorgangs wurde mit einer Vielzahl von Messszenarien im Rahmen der Zulassung von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt überprüft. Das Messgerät wurde von Eichbehörden geeicht und das Bilden dieses Messwertes als richtig bestätigt. Das auf Basis dieser Rohmessdaten erzeugte Gesamtergebnis wird vom Messgerät ausgegeben und dieser geeichte Messwert wird dem Betroffenen vorgehalten.

Werden andere Rohmessdaten dokumentiert, verändert sich logischerweise der von diesen Daten abhängige Messwert.

Werden identische Rohmessdaten verwendet, aber in kleineren Teileinheiten ausgegeben, muss die Summe der Teileinheiten wiederum den Messwert ergeben.

Würden die Rohmessdaten zu anderen Ergebnissen führen, hätte dies Einfluss auf das ausgegebene Messergebnis.

Auf dieser Basis kann keine Abweichung festgestellt werden, wenn der Messvorgang nach dem gleichen Verfahren auf kleinere Einheiten aufgeteilt wird.

Der technische Vorgang wird im Messgerät x-mal wiederholt und aus diesen Daten ein Durchschnittswert gebildet. Unplausible Messwerte führen durch das Gerät selbst zu einer Annullierung der Messung. Zudem sind als Sicherheit Toleranzabzüge berücksichtigt.

Die Speicherung und Herausgabe dieser Rohmessdaten ist damit entgegen der Auffassung des Saarländischen Verfassungsgerichtshofs¹⁸ schon technisch nicht geeignet, eine Messung zu verifizieren, da der geeichte Messwert auf Grundlage der Rohmessdaten erzeugt wird.

Selbst der Saarländische Verfassungsgerichtshof räumt unter Hinweis auf die PTB, des Herstellers und einen Sachverständigen ein, dass für den Fall der Speicherung aller Rohmessdaten ohne Kenntnis des Algorithmus des Herstellers eine Prüfung der Plausibilität der konkreten Messung nicht möglich sei.¹⁹

Die Speicherung der Rohmessdaten und die Herausgabe an einen Sachverständigen, wären schon aus diesem Blickwinkel technisch überflüssig, da diese Daten nur bestätigen können, was das Messgerät vorher ausgegeben hat.

18 SaarlVerfGH, a.a.O. Abs. 64.

19 SaarlVerfGH, a.a.O. Abs. 69.

Dem steht nicht entgegen, dass bei Zweifeln an der Messung eine Befundprüfung oder im Einzelfall eine Begutachtung durch den Richter angeordnet werden kann. Dies kann jedoch nicht mit Rohmessdaten geklärt werden.

Alle bisher bei meinem Amt festgestellten »erfolgreichen« Gutachten, die Abweichungen von sog. standardisierten Verfahren feststellten, bezogen sich nicht auf den Messvorgang selbst, sondern auf Fehler der Anwender, die mit dem nach dem Eichgesetz durchgeführten Messvorgang des Messgeräts nichts zu tun hatten.

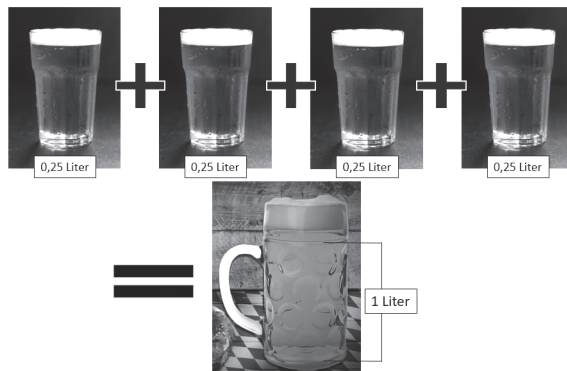
Beispielsweise wurde vom Auswerter übersehen, dass sich ein weiteres Fahrzeug im sog. Messrahmen befand.

In einem früheren Arbeitskreis wurde auf Presseveröffentlichungen verwiesen, dass eine stationäre Anlage auf der Autobahn bei München falsch messen würde.

Tatsächlich war durch das hohe Verkehrsaufkommen lediglich der auf der Autobahn aufgetragene Hilfsrahmen abgerieben, der es dem Auswerter erleichtert, festzustellen, ob sich noch ein anderes Fahrzeug im Messbereich befindet. Die Verkehrspolizei hätte vor einer weiteren Messung diesen Mangel beseitigen müssen, da dies in der Gebrauchsanweisung vorgesehen war. Dies hatte zur Folge, dass das Gericht diesen Fall eine Abweichung von standardisierten Verfahren feststellte und das Verfahren aus Gründen der Verhältnismäßigkeit einstellte. Die Messung selbst hätte durch ein Gutachten ohne Weiteres als zutreffend festgestellt werden können.

Ich versuche das Problem der Rohmessdaten am Beispiel eines bayerischen Bierkruges zu erläutern:

Man schüttet 4 x 0,25 l Bier mit nach demselben Verfahren wie der Maßkrug geeichten 0,25 Liter-Gläsern in den mit 1 Liter geeichten Maßkrug. Die Füllmenge ist dann 1 Liter.²⁰



20 Streng genommen wird der Vorgang im Rahmen des Messvorgangs mehrfach wiederholt und ein Durchschnittswert gebildet. Aus Vereinfachungsgründen wird nur auf das Prinzip abgestellt.

Durch das Schütten in den Bierkrug ist nicht mehr rekonstruierbar, welche Biermenge sich in welchem Glas befand, allerdings ist der Inhalt dieser 4 Gläser im Maßkrug.

In einem Prozess würde in diesem Fall folgende Behauptung aufgestellt:

Bei der Frage, ob sich im Bierkrug 1 Liter Bier befindet, wäre mein Recht auf ein faires Verfahren verletzt, weil die 4 Teilmengen der 4 Gläserinhalte nicht mehr rekonstruierbar sind.

Aus diesen Teilmengen wäre ich angeblich theoretisch in der Lage gewesen, nachzuweisen, dass im Maßkrug sich eine andere Menge als 1 Liter Bier befindet. Anhaltspunkte dafür habe ich aber nicht.

Auf dem Oktoberfest wurde zumindest der Eichstrich der Maßkrüge noch nie in Zweifel gezogen.

Oder wenn ein antialkoholisches Beispiel gewünscht wird:

Einem Tankwart wird nicht zu vermitteln sein, dass jemand die Füllmenge im Tank nicht zahlt, weil er die Teilmengen, die das Zählwerk an der Zapfsäule auslöste, nicht rekonstruieren könne.

Wenn man so argumentiert, müssen die Messmethoden völlig unabhängig und getrennt voneinander sein.

Ich kenne keine Messgeräte, die so oft geeicht und so oft zwischen den Eichungen von Gutachtern überprüft werden wie die Messgeräte der Verkehrsüberwachung.

Wieder auf das Beispiel mit dem Bierkrug übertragen:

Der Schankkellner füllt in einem Maßkrug 1 Liter Bier, ein Gast behauptet allerdings, dass nur 0,8 Liter Bier darin sind.

Für diesen Fall sieht das Mess- und Eichgesetz eine sogenannte Befundprüfung nach § 39 Abs. 1 MessEG vor, nicht jedoch die Plausibilisierung des richtigen Einschenkens.

Das Eichamt und nicht ein Gutachter überprüft, ob der Eichstrich sich nach wie vor an der richtigen Stelle befindet.

Wenn der Gast dann keine Zweifel vortragen kann, dass der Schankkellner 1 Liter Bier eingeschenkt hat, muss er sich das zurechnen lassen. Genau das ist der Sinn des sog. standardisierten Verfahrens.

Hier ergibt sich ein weiterer gravierender Kritikpunkt an der Entscheidung des Saarländischen Verfassungsgerichtshofs:

In der Entscheidung wird ohne nähere Begründung unter Hinweis auf Sachverständigenaussagen die Geeignetheit der Befundprüfung, die für derartige Fälle in § 39 Eichgesetz gesetzlich vorgesehen ist, für ungeeignet erachtet.²¹

Das Argument, es sei entscheidungserheblich, dass die alte Messsituation nicht zu rekonstruieren sei, ist aber falsch.

21 SaarlVerfGH, a.a.O., Abs. 63.

Am Bierkrug-Beispiel:

Es spricht nichts dafür, dass sich der räumliche Inhalt des Bierkrugs im Zeitraum zwischen Ausschanken und Bestandsprüfung verändert hat. Der Bierkrug verändert sich physikalisch nicht.

Im Ergebnis ist dann davon auszugehen, dass sich auch der Eichstrich ebenfalls nicht verändert hat.

An dessen Stelle wird durch das Gericht eine Plausibilitätsprüfung durch Gutachter gefordert.

Dabei ist schon zweifelhaft, welchen Beweiswert eine derartige Plausibilitätsprüfung haben soll. Von einem Gutachter erwarte ich, dass er darlegt, ob ein Messwert richtig oder falsch ist oder zumindest, dass er mir nachvollziehbar darlegt, inwieweit er Zweifel an einem Messergebnis hat. Mit einer Plausibilisierung, d.h. die Frage, ob ein Messwert vielleicht richtig oder falsch sein könnte, hat das nichts zu tun.

Bei dieser Entscheidung postuliert das Gericht sogar eine mögliche Spontanheilung durch das Messgerät selbst, um das Erfordernis einer Befundprüfung zu umgehen. Die Messgeräte reparieren sich aber nicht selbst.

Gänzlich abenteuerlich wird diese Argumentation mit dem Hinweis auf Sachverständigenaussagen, das durch eine Mehrzahl von Messungen ein Modell entwickelt werden könne, das die Plausibilisierung der Messung erlaube.²²

Es wird also mit Daten, die mit den konkreten Messvorgang nur insoweit zu tun haben, als sie in der gleichen Messreihe entstanden sind, ein Modell entwickelt, das den Herstelleralgorithmus ersetzt. Dieses Modell soll einer Rekonstruktion eines komplexen Geschehensablaufs und seiner physikalischen Erfassung geeignet sein, der nicht positiv zu einer »höheren Richtigkeit« einer Geschwindigkeitsermittlung führen muss, wohl aber – gewissermaßen falsifizierend – Plausibilitätseinschätzungen erlaubt.²³

Abgesehen vom nicht vorhandenen Beweiswert einer nachträglichen Plausibilisierung muss sich der Saarländische Verfassungsgerichtshof fragen lassen, wie er es mit den Grundrechten der Betroffenen hält, deren Daten ohne jeden Bezug zum Fall an einen Gutachter herausgegeben werden sollen. Ich sehe für die Verwaltungsbehörde keine Rechtsgrundlage, die es erlauben würde, diese nicht fallspezifischen Daten herauszugeben.

Völlig offen ist, wer den Modellalgorithmus des Gutachters auf seine Richtigkeit überprüfen soll. Denkbar wären in dieser Konstellation der Hersteller oder ein anderer Gutachter. Dazu müsste der Gutachter aber das von ihm entwickelte Modell für Dritte zugänglich machen. Der Gutachter wird aber für seine Eigenentwicklung die gleichen Patent- oder Gebrauchsmusterschutzrechte einfordern können wie ein Gerätehersteller.

Ebenso ist fraglich, ob dieses Modell noch gilt, wenn eine andere Messreihe als Datenbasis verwendet wird oder wenn das Messgerät neu geeicht ist.

²² SaarlVerfGH, a.a.O. Abs. 70.

²³ SaarlVerfGH, a.a.O. Abs. 71.

Konsequenterweise muss für den gedachten Algorithmus des Gutachters mindestens die gleiche Anforderung gelten wie für den Messalgorithmus des Herstellers, d.h. es ist zumindest eine Abnahme der PTB für diese Messmethode erforderlich.

Mit gleichem Recht müsste man mit der Argumentation des Gerichts gegen nahezu jedes geeichte Gerät vorgehen, da unterhalb des geeichten Wertes keine Aufzeichnungen geführt werden, die nicht in Zusammenhang mit dem Messvorgang stehen.

Worüber man allenfalls diskutieren kann, wäre einen Anfangsort und eine Anfangszeit sowie Endzeitpunkt und Endort der konkreten Messung durch das Messgerät protokollieren zu lassen, um auf diese Weise eine von der Messmethode getrennte Weg-Zeit-Berechnung durchführen zu können.

Diese Daten weisen jedoch die gleichen systematischen Schwächen auf wie die Rohmessdaten generell. Wie die PTB zu Recht hinweist²⁴ unterliegt auch die – zumindest vom Messverfahren getrennte – Weg-Zeit-Berechnung dem Problem, dass hier Daten aus dem Messvorgang protokolliert werden, bei denen nicht festgestellt werden kann, ob Anfangs- und Endpunkt der Messung an der gleichen Stelle des Fahrzeugs abgegriffen wurden. Insoweit unterliegt eine derartige Überprüfung größeren Fehlerquellen.

Ich erinnere daran, wir reden hier über Messgeräte bei Verkehrsordnungswidrigkeiten und nicht von Kapitalverbrechen.²⁵

Auf den Punkt gebracht:

Mit den Daten, auf dessen Grundlage nach einem geeichten und geprüften Verfahren ein genau definierter Messwert erzeugt wird, soll bewiesen werden, dass dieser Messwert falsch ist. Die Speicherung dieser Daten ist überflüssig, da Messwerte im Laufe des Messvorgangs x-mal wiederholt gebildet werden und unmittelbar Einfluss auf das Endergebnis nehmen.

Bei Zweifeln an der Richtigkeit des Messvorgangs kann der Tatrichter eine Befundprüfung durch das Eichamt anordnen. Ansonsten besteht für verfassungsrechtliche Erwägungen im Zusammenhang mit Rohmessdaten kein Anlass.

Die Entscheidung erstreckt sich rein formell auf das Saarland und auf das Messgerät Traffistar S350, soweit eine Überprüfung der Messdatei durch einen Sachverständigen nicht mehr möglich ist. Bei dieser Einzelfallentscheidung sollte man es belassen.

Die in der Rechtsprechung und Literatur geführte Diskussionen über den Umfang der Akteneinsicht macht nur dann Sinn, wenn vorher geklärt ist, was Rohmessdaten eigentlich sind und ob diese überhaupt geeignet sind, die in einen nach dem Eichgesetz überprüften Messwerte zumindest in Zweifel zu ziehen.

24 <https://oar.ptb.de/resources/show/10.7795/520.20190214>. Zur Nachprüfbarkeit eines geeichten Messwertes. Stand: 3. April 2019/Physikalisch-Technische Bundesanstalt, Braunschweig und Berlin. DOI: 10.7795/520.20190214.

25 Dazu und im Übrigen kritisch zum Vorgehen von Teilen der Anwaltschaft: AG Singen, Urtr. v. 19.07.2019, 6 Owi 51 Js12441/19, BeckRS 2019, 17511.

Diese Entscheidung hebt das im § 39 Eichgesetz vorgesehene Prüfungsverfahren aus, ohne für die Betroffenen einen Ansatzpunkt für eine sinnvolle Überprüfungsmöglichkeit aufzuzeigen.

Rohmessdaten haben jedoch – wie aufgezeigt – keinen forensischen Wert.

Für den Bereich der Akteneinsicht kann ich mit der Einführung der elektronischen Akte und der Einführung des elektronischen Behördenpostfachs 2022 deutliche Erleichterungen im Ablauf in Aussicht stellen.

Über gesicherte Datenverbindungen können die entsprechenden Akteneinsichtsgesuche dann weitgehend in elektronischer Form abgewickelt werden.

Derzeit werden die technischen und rechtlichen Voraussetzungen abschließend geklärt, die erforderlich sind, um hier eine sichere Datenübertragung zu gewährleisten.

Im Prinzip ist dann Akteneinsicht auf Knopfdruck möglich.

Denkbar ist hier die Spiegelung des wesentlichen Akteninhalts auf eine Abholplattform, die es dann ermöglicht, unter Einhaltung bestimmter Sicherungsmechanismen die Daten des Vorgangs zur Verfügung zu stellen.

Dies wäre prinzipiell auch für Akteneinsichtsgesuche von Betroffenen ohne anwaltliche Vertretung denkbar.

Umso wichtiger ist hier eine abschließende Festlegung, was in diesen Fällen als Teilakte zur Verfügung gestellt wird.

Natürlich muss auch der Zugang Dritter zu diesen Informationen ausgeschlossen werden.

Hier ist es allerdings geboten, möglichst einfache Zugangswege zu schaffen, beispielsweise mit einem Barcode auf dem Anhörbogen oder Bußgeldbescheid.

Jede Form von doppelter Zertifizierung, wie sie beispielsweise bei elektronischen Überweisungen zum Einsatz kommt, ist für ein Massenverfahren ohne festen Kundenstamm nicht praktikabel.

Schließlich wäre eine bundesweit einheitliche Vorgehensweise bei der Durchführung von Fahrerermittlungen sinnvoll.

Aus meiner Sicht ist es aus datenschutzrechtlichen Gründen weniger einschneidend, wenn die Bilddaten eines Betroffenen mit Fahndungssystemen, Dateien der Meldebehörden oder Interneteinträgen abgeglichen werden, bevor die Polizei Fahrerermittlungen am Wohnort oder der Arbeitsstelle durchführt, wenn der Betroffene keine Reaktion auf den Zeugen- oder Anhörbogen zeigt.

Eine zusätzliche Möglichkeit auf Äußerung über den Anhörbogen hinaus erscheint bei einem derartigen, vergleichsweise geringen Eingriff nicht angezeigt.

Hier vertreten die Datenschutzbeauftragten der Länder selbst konträre Auffassungen.

Ich vertrete hier den Grundsatz:

Was am Schreibtisch ermittelt werden kann, soll auch am Schreibtisch ermittelt werden, bevor Betroffene mit Umfeldermittlungen an Wohnung oder Arbeitsplatz konfrontiert werden.

Das umfasst allerdings nicht »Sammelabfragen«, wie Hausmeldebögen, die alle Verwandte im Haus des betroffenen Halters ohne jeden Anfangsverdacht systematisch abfragen.



2. Schwerpunktgericht bei Verkehrsteilnehmern mit gewerblichem Hintergrund bei der Vermögensabschöpfung

Gerade im Bereich des Schwerlastverkehrs ist festzustellen, dass sich Verstöße aus dem Bereich des Fahrpersonalrechts hinsichtlich der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten, aber auch der Missachtung von Ladungsvorschriften häufen. Die Folgen bei Unfällen sind schon aufgrund des Gewichts der Fahrzeuge extrem.

Ich erinnere nur an die häufigen Auffahrunfälle bei Staus an Autobahnen, die sich nur durch Ablenkung oder Übermüdung erklären lassen.

Besonders verwerflich ist, wenn aufgrund der Verletzung von Verkehrsvorschriften noch zusätzliche Einnahmen erzielt werden, wie dies insbesondere bei Überladungen der Fall ist.

Aus diesem Grund intensiviert die Polizei bundesweit auch die Vermögensabschöpfung bei Verkehrsordnungswidrigkeiten.

Wenn beispielsweise durch Überladungen Transportfahrten auf Kosten der Infrastruktur eingespart werden, geht dies nicht nur zulasten der Verkehrssicherheit, sondern verursacht auf Dauer zudem immense Folgekosten wegen Straßen- und Brückenschäden.

Auf der anderen Seite ist festzustellen, dass die Gerichte mit derartigen Bescheiden äußerst unterschiedlich umgehen, obwohl die Fälle weitgehend gleich gelagert sind.

Dies mag im Einzelfall sogar begründet sein, jedoch drängt sich der Verdacht auf, dass die Gerichte oft nicht die personellen Kapazitäten haben, um sich mit derartigen Spezialfällen intensiv zu befassen und dann dazu neigen, zur Vermeidung der weiteren Befassung mit dem Fall erhebliche »Rabatte« gewähren.

Ich plädiere daher dafür, in derartigen Fällen eine zentrale Zuständigkeit beim Amtsgericht am Sitz der Bußgeldbehörde oder zumindest ein Zentralgericht pro Region einzuführen. Gegebenenfalls müsste auch eine Bußgeldstelle in einem Bundesland für diese Aufgabe zentralisiert und spezialisiert werden.

Oft ergeben sich zudem Folgewirkungen ins Gewerberecht bis hin zur Frage der Zuverlässigkeit einzelner Betriebe, was auch Kenntnisse in dieser Materie voraussetzt.

Diese Forderung ergibt sich aus folgenden Überlegungen:

Gemäß § 68 Abs. 1 OWiG entscheidet bei einem Einspruch gegen den Bußgeldbescheid das Amtsgericht, in dessen Bezirk die Verwaltungsbehörde ihren Sitz hat. Gemäß § 68 Abs. 3 OWiG kann, sofern in dem Bezirk der Verwaltungsbehörde eines Landes mehrere Amtsgerichtsbezirke vorhanden sind, durch Rechtsverordnung die Zuständigkeit nach Begehungsort oder Wohnort aufgeteilt werden, soweit es mit Rücksicht auf die große Zahl von Verfahren oder die weite Entfernung zwischen Begehungs- oder Wohnort und dem Sitz des nach Absatz 1 zuständigen Amtsgerichts sachdienlich erscheint.

Viele Bundesländer haben weitestgehend das sog. Tatortprinzip eingeführt, ein Teil hat auch die Zuständigkeit zur Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten auf Ebene der Verwaltung durch zentrale Bußgeldstellen zentralisiert.

Beispielsweise hat auch Bayern von dieser Regelung Gebrauch gemacht.

Die Zuständigkeit des Amtsgerichts richtet sich in Bayern im Bußgeldverfahren, wozu auch die Bearbeitung von Bescheiden wegen Vermögensabschöpfung gehört, nach der gerichtlichen Zuständigkeitsverordnung. Gemäß § 57 Abs. 1 der Verordnung über gerichtliche Zuständigkeiten (BayGZVJu) richtet sich die Zuständigkeit des Amtsgerichts im Bußgeldverfahren, sofern der Bezirk der Verwaltungsbehörde mehrere Amtsgerichtsbezirke umfasst, nach dem Begehungs- bzw. Wohnort.²⁶

Eine Aufteilung der Zuständigkeit, wie sie bei einer Vielzahl von Verfahren durch die Zentralisierung der Bußgeldbehörde und der Entfernung in einem Flächenstaat wie Bayern sachdienlich ist, ist für Verfahren der Vermögensabschöpfung nicht zielführend.

Bei derzeit 1185 Verfahren nach § 29 a OWiG, § 17 Abs. 4 OWiG und § 130 OWiG im Jahr 2019 in Bayern wurden in etwa 11,9 % der Fälle im Einspruchswege den Amtsgerichten vorgelegt.

Die Weiterleitung erfolgt entsprechend der Zuständigkeitsverordnung an eines der 72 Amtsgerichte in Bayern. Dementsprechend sind einzelne Amtsgerichte/Richter nur sporadisch mit Fällen aus dem Bereich der Vermögensabschöpfung im Ordnungswidrigkeitenrecht befasst. Einheitliche Vorgehensweisen wie auch eine Kontinuität in der Sache sind nach den bisher gemachten Erfahrungen nicht zu erreichen.

Auch verlangt die Beurteilung in dem komplexen Bereich eine tiefere Einarbeitung in die Materie, als dies im Normalfall bei Verkehrsordnungswidrigkeiten der Fall ist. Denn hier geht es nicht um eine Regelsanktion gemäß Bußgeldkatalog,

26 § 3 Nr. 28 der Verordnung über die Zuständigkeit zum Erlass von Rechtsverordnungen (Delegationsverordnung – DelV) vom 28.01.2014, GVBl S. 22, zuletzt geändert durch VO zur Änderung der Delegationsverordnung vom 30.07.2019, GVBl S. 541; § 57 Abs. 1 der Verordnung über gerichtliche Zuständigkeiten im Bereich des Staatsministeriums der Justiz (Gerichtliche Zuständigkeitsverordnung Justiz – GZVJu) vom 11.06.2012, GVBl 295, zuletzt geändert durch VO vom 28.12.2018, GVBl S. 2.

sondern um die teilweise schwierige Ermittlung und Berechnung des wirtschaftlichen Vorteils, der durch eine oder mehrere mit Bußgeld bedrohte Handlungen erzielt wurden. Mitunter handelt es sich um relativ hohe Beträge, die abgeschöpft werden sollen.

Durch die Nichtanwendung der oben genannten Ausnahmeregelung bei Vermögensabschöpfungen kann eine Erhöhung der Sachkompetenz durch einen größeren Erfahrungsschatz sowie eine einheitliche Rechtsanwendung erreicht und die Effektivität durch Bündelung der Verfahren erhöht werden.

Die Beteiligung der Verwaltungsbehörde (§ 76 Abs. 1 Sätze 3 und 4 OWiG) wird erleichtert.

Für die Unternehmer hätte dies den Vorteil, dass Unternehmer, die sich an die Verkehrsvorschriften halten, sicher sein können, dass sich für die »unehrliche« Konkurrenz ein derartiges Verhalten nicht lohnt.

Die Anwaltschaft hätte auch auf unterer Gerichtsebene gefestigte Entscheidungslinien, die eine Rechtsberatung für die betroffenen Unternehmen erleichtern.

Der Nachteil einer weiteren Entfernung zum entscheidenden Gericht lässt sich kurzfristig durch Bündelung von Verfahren und mittelfristig durch ein Videokonferenzsystem lösen. In diesen Fällen ist eine persönliche Anwesenheit des Betroffenen auch im Regelfall nicht erforderlich und eine anwaltliche Vertretung der überwiegende Normalfall. Eine besondere Ortskunde des Gerichts ist für diese Fälle nicht erforderlich, da es hier überwiegend um rechtliche Bewertungen eindeutiger Tatsachenfeststellungen geht. Die nötige Ortskunde haben die kontrollierenden Polizeibeamten, die bei Bündelung von Verfahren auch nicht mehrfach zu verschiedenen Gerichten anreisen müssten. Zudem handelt es sich bei ca. 70 % der Verfahren in der Vermögensabschöpfung um ausländische Fahrer oder Firmen.

Die oben genannten Überlegungen gelten auch auf Verwaltungsebene.

Ohne tief greifende Zusammenarbeit und einheitliche Standards ist eine einheitliche Linie der Festsetzungen bei Vermögensabschöpfung nicht zu erreichen.

Insoweit sind einheitliche Standards durch Leitlinien und gezielte Fortbildung unabdingbar.

Dazu hat eine Projektgruppe der Arbeitsgemeinschaft Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten unter Federführung des Landes Rheinland-Pfalz durch einen Leitfaden entsprechende Handlungsanweisungen erarbeitet.

In diesem Zusammenhang wird auch von meiner Seite empfohlen, Bundesländern, die keine Zentrale Bearbeitung von Verkehrsordnungswidrigkeiten durchführen, insoweit eine Zentralisierung zu prüfen.



3. Reform des Fahrverbotsvollzugs nach § 25 StVG

Nach § 25 Abs. 2 StVG wird ein nach § 25 Abs. 1 StVG verhängtes Fahrverbot mit der Rechtskraft der Bußgeldentscheidung wirksam. Für seine Dauer werden von einer deutschen Behörde ausgestellte nationale und internationale Führerscheine amtlich verwahrt. Dies gilt auch, wenn der Führerschein von einer Behörde eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ausgestellt worden ist, sofern der Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz im Inland hat.

Nach § 25 Abs. 3 Satz 1 StVG wird in anderen als in Abs. 2 Satz 3 genannten ausländischen Führerscheinen das Fahrverbot vermerkt.

Für die Vollstreckungsstellen stellte sich das faktische Problem, dass bei Kartenführerscheinen ein entsprechender Vermerk nicht eingetragen werden konnte und ein Aufkleber problemlos zu entfernen war.

In derartigen Fällen kann der Betroffene mitteilen, wann er das Fahrverbot antritt und er erhält durch ein entsprechendes Schreiben eine Mitteilung über die Dauer des Fahrverbotes und die Folgen eines eventuellen Verstoßes in Deutschland.

Die Bundesländer ermöglichen es in vielen Fällen Betroffenen des eigenen Bundeslandes auch, dass der Betroffene bei seiner Wohnsitzdienststelle der Polizei seinen Führerschein in amtliche Verwahrung geben kann.

Ansonsten ist der Führerschein an die Bußgeldstelle bzw. bei einer gerichtlichen Sachentscheidung an die Vollstreckungsstaatsanwaltschaft zu versenden.

Ist dies im Zeitalter der Digitalisierung noch sachgemäß?

Ich schlage vor, die amtliche Verwahrung mittelfristig abzuschaffen und durch ein System zu ersetzen, bei dem der Betroffene mitteilt, wann er nach Eintritt der Rechtskraft sein Fahrverbot ableisten will.

Hierzu ist die Einrichtung einer aktuellen zentralen Fahrverbotsdatei beim Kraftfahrtbundesamt erforderlich, die von allen Bußgeldstellen und Vollstreckungsstaatsanwaltschaften tagesaktuell befüllt werden muss.

Auf diese Datei muss ein 24-Stunden-Zugriff für die Verfolgungsbehörden möglich sein, die Verkehrsteilnehmer bei Verkehrskontrollen anhalten.

Grundsätzlich sind durch die Halterabfragemöglichkeiten und die elektronische Meldung von punkterelevanten rechtskräftigen Bußgeld- und Strafverfahren entsprechenden Schnittstellen zum EDV-System des Kraftfahrtbundesamtes vorhanden.

Nun wäre durch die Etablierung einer Fahndungsdatei den Kontrollbehörden vor Ort möglich, jederzeit nachzuvollziehen, ob der kontrollierte Verkehrsteilnehmer aktuell einem Fahrverbot unterliegt.

Es muss bei einer Personenabfrage für alle kontrollierenden Beamten feststellbar sein, dass der Verkehrsteilnehmer wegen eines Fahrverbotes nicht berechtigt ist, ein Fahrzeug zu führen.

Natürlich kann und soll eine derartige Datei auch auf Fahrverbote nach § 44 StGB angewendet werden. Gleiches gilt für den Entzug der Fahrerlaubnis durch Gerichte und Kreisverwaltungsbehörden.

Für das Bußgeldverfahren bedeutet das, dass die Bußgeldbehörde möglichst automatisiert nach Eintritt der Wirksamkeit des Fahrverbotes einen Eintrag in dieser Datei generiert, der unter eindeutiger Namenszuordnung erfolgen muss. In den Fällen des § 25 Abs. 2 a StVG muss vier Monate nach Rechtskraft eine entsprechende Meldung erfolgen, ansonsten mit Eintritt der Wirksamkeit des Fahrverbots.

Für den Normalfall, dass der Betroffene innerhalb der vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Frist das Fahrverbot antreten will, teilt er dies unter Erklärung eines Rechtsmittelverzichts der Bußgeldbehörde mit.

Hierzu bietet es sich seitens der Bußgeldstellen an, entsprechende Portale zu öffnen, die einen sicheren Zugang des Betroffenen auf das Portal ermöglichen. Der Betroffene könnte dann menügeführt die erforderlichen Daten eingeben und könnte entsprechend über die Folgen belehrt werden.

Dies hätte den Nachteil, dass keine abgegebenen Führerscheine auf Ihre Echtheit hin überprüft werden könnten. Man muss aber darauf hinweisen, dass bereits jetzt in nur sehr wenigen Fällen ein Nachweis einer Fälschung auf diesem Wege möglich ist.

Einzuräumen ist allerdings, dass die Versuchung für den betroffenen Verkehrsteilnehmer höher sein könnte, trotz Fahrverbotes zu fahren, weil er seinen Führerschein trotz Fahrverbotes noch in Händen hält.

Dem ist aber entgegenzuhalten, dass diese Überlegungen in erster Linie auf das Entdeckungsrisiko abstellen und sich ein potenzieller Straftäter in erster Linie überlegt, wie wahrscheinlich die Feststellung einer unerlaubten Fahrt ist (Unfall, Geschwindigkeitsmessung, Verkehrskontrolle). Bereits jetzt werden beim Bayerischen Polizeiverwaltungsamt im Rahmen des Fahndungsabgleichs eine Reihe von Verkehrsteilnehmern festgestellt, die trotz wirksamen Fahrverbotes und abgegebenen Führerscheins Verstöße gegen § 21 StVG begehen.

Zu klären ist in diesem Zusammenhang auch die Frage, wie der Rechtsmittelverzicht automatisch an die zuständigen Justizstellen weitergeleitet wird, wenn die Bußgeldstelle wegen eines Einspruchs nicht mehr für die Bearbeitung zuständig ist, da der Fall schon an die Justiz abgegeben wurde.

Dies ist meines Erachtens jedoch technisch ohne Weiteres lösbar, spätestens mit der Einführung entsprechender EDV-Schnittstellen zur Justiz.

Arbeitskreis IV: Praxistauglichkeit des Bußgeldverfahrens

Für den Bürger hätte diese Verfahrensweise den Vorteil, dass er nicht Risiko des Führerscheinverlustes bei der Versendung tragen muss. Insbesondere verliert er nicht die Zeit für den Fahrverbotsvollzug, die wegen der Versendung des Führerscheins nicht auf die Fahrverbotsdauer angerechnet werden kann. Maßgeblich ist derzeit der Eingang bei der Behörde.

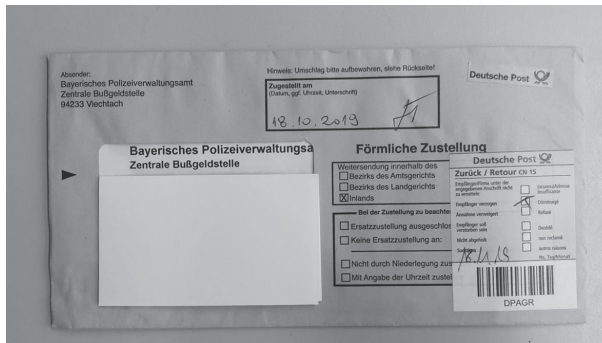
Darüber hinaus wäre hier eine spürbare Verbesserung der Abwicklung von Fahrverboten zu erzielen. Auch für die Vollstreckungsstellen wäre dies mit deutlichen Zeit- und Kostenvorteilen verbunden.

Ferner könnten Fahrverbote von Verkehrsteilnehmern, die keinen festen Wohnsitz in Deutschland haben, besser überwacht werden.

Schließlich wären nur regionale Lösungen wie die Fahrverbotsdatei des Bayerischen Polizeiverwaltungsamtes, bei denen die Fahrverbote der Zentralen Bußgeldstelle und der Kommunen den bayerischen Kontrollorganen zur Verfügung gestellt werden, überflüssig.

Mir ist bewusst, dass eine derartige Veränderung nicht unmittelbar umsetzbar ist, sondern hier zwischen Bund und Land eine Reihe von organisatorischen und rechtlichen Detailfragen zu klären sind.

Im Sinne der Bürgerfreundlichkeit und der Entlastung der Polizeibehörden von sachfremden Aufgaben wäre dieser Schritt prüfenswert. Zudem könnte dem Kontrollbeamten erstmalig eine bundesweit funktionierende Fahrverbotsdatei an die Hand gegeben werden, die sehr schnell ihre Wirksamkeit entfalten kann. Auf diese Weise können notorische Verkehrssünder effektiv von der Teilnahme am Straßenverkehr abgehalten werden.



4. Die aufschiebende Bedingung in § 33 Abs. 1 Nr. 9 OWiG, dass der Erlass des Bußgeldbescheides nur dann verjährungsunterbrechend ist, wenn dieser innerhalb von zwei Wochen zugestellt wird, ist überholt und sollte ersatzlos gestrichen werden.

Nach § 31 Abs. 2 OWiG i.V.m. § 26 Abs. 3 StVG verjähren Verkehrsordnungswidrigkeiten in der Regel vor Erlass des Bußgeldbescheides innerhalb von drei Monaten.

Die Verjährung wird unter anderem gem. § 33 Abs. 1 Nr. 9 OWiG unterbrochen durch den Erlass des Bußgeldbescheides, sofern er binnen zwei Wochen zugestellt wird, ansonsten durch die Zustellung.

Diese Vorschrift wurde neu gefasst durch Gesetz vom 26.01.1998 (BGBl I, S. 156).

Hintergrund dieser Regelung war unter anderem, dass Bußgeldbehörden nach Erlass des Bescheides zur Plausibilisierung der Verfahrensdaten und der damals üblichen Fehlerbearbeitung teilweise bei schwierigen Zustellungen bis zu sechs Wochen für die Zustellung benötigten.²⁷

Häufig kam es bei Betroffenen zu Beschwerden, dass gegen den Bußgeldbescheid kein Einspruch mehr eingelegt werden könne, da die gesetzliche zwei Wochenfrist fälschlicherweise ab Erlass des Bußgeldbescheides berechnet wurde.

Der Gesetzgeber entschied sich daher für die oben formulierte Anpassung.

Der Hintergrund dieser Gesetzänderung ist bei allen Bußgeldbehörden längst überholt.

Im weit überwiegenden Regelfall wird der Bußgeldbescheid spätestens am Tage nach dem Erlass den Zustelldiensten zur Verfügung gestellt und innerhalb von drei Tagen zugestellt.

Zustellungsprobleme sind lediglich von Verkehrsteilnehmern bekannt, die ihren gesetzlichen Meldepflichten nicht nachkommen. Beispielsweise erfolgt eine Zustellung in einen nach Umzug noch vorhandenen Briefkasten durch Niederlegung. Nach Eintritt der Verjährung wird sich darauf berufen, dass der Bescheid nicht ordnungsgemäß zugestellt worden wäre. Dies geschieht gelegentlich bei Wohnsitzverlagerung nach der Anhörung.

Auch bei Einschreiben ins Ausland kann es zu Zustellungsverzögerungen kommen, die nicht in der Hand der Bußgeldstellen liegen.

Interessanterweise verkürzt die Spezialvorschrift des § 26 Abs. 3 StVG die Verjährung von Verkehrsordnungswidrigkeiten auf drei Monate nur, soweit kein Bußgeldbescheid ergangen ist.

Da der Gesetzgeber streng zwischen Erlass und Zustellung trennt, spricht der Wortlaut der Spezialvorschrift stark dafür, dass sich der Verjährungszeitraum nach Erlass automatisch auf 6 Monate verlängern würde, sobald der Bußgeldbescheid in einer Verkehrssache erlassen wurde.²⁸

Der BGH hat entschieden, dass für den Beginn der sechsmonatigen Verjährungsfrist auf den Zeitpunkt der Zustellung des Bußgeldbescheides abzustellen ist, wenn dieser später als zwei Wochen erfolgt.²⁹

27 Drs. des BT 13/3691 Begründung A II Nr. 1.

28 Henschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage, § 26 StVG RdNr. 7 m. w. Nachweisen.

29 BGHSt 45, 261, Karlsruher Kommentar, Ordnungswidrigkeitengesetz, § 33 RdNr. 77a; Burhoff, Handbuch für das Straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren RdNr. 2719; Göhler, Ordnungswidrigkeitengesetz, § 33 RdNr. 35a m. w. Nachw.

Der große Vorteil beim Abstellen nur auf den Erlass für alle Beteiligten wäre, dass die verjährungsunterbrechenden Handlung sich allein aus dem Bußgeldbescheid feststellen ließe, ohne auf die unter Umständen umstrittene Auslegung einer wirksamen Zustellung abstellen zu müssen.

Die Frage der wirksamen Zustellung, ist in der weit überwiegenden Zahl der Fälle unproblematisch. Bei der Zentralen Bußgeldstelle im Bayerischen Polizeiverwaltungsamt werden über 85 % der Bußgeldbescheide im ersten Versand zugestellt und bei unzustellbaren Bußgeldbescheiden wird, sofern keine anderen aktuellen Erkenntnisse vorliegen, die Verjährung durch vorläufige Einstellung gem. § 46 Abs. 1 OWiG i.V.m. § 205 StPO und Anordnung der Aufenthaltsermittlung gem. § 33 Abs. 1 Nr. 5 OWiG unterbrochen.

Neben den wenigen oben angesprochenen Ausnahmefällen, bei denen der Betroffene selbst zu einer mangelnden Zustellung beigetragen hat, hat die aufschiebende Bedingung der Zustellung in § 33 Abs. 1 Nr. 9 OWiG in der heutigen Fassung bei der Masse der Bußgeldbescheide keine große praktische Bedeutung mehr.

Fazit:

1. Typische Massenverfahren wie Geschwindigkeits- Abstands- oder Richtlichtmessungen müssen nach bundesweit einheitlichen Mindeststandards bearbeitet werden. Insbesondere darf der hoheitliche Charakter des Verfahrens nicht durch Übertragung von wesentlichen Verfahrensteilen auf Private unterlaufen werden.
2. Für die Bearbeitung der Akteneinsicht sollen die Möglichkeiten der Digitalisierung mittelfristig genutzt werden, jedoch darf dies nicht zu einer unnötigen Datenhaltung von für das Verfahren nicht förderlichen Daten führen.
3. Zentrale Zuständigkeiten der Bußgeldstellen und Amtsgerichte im Bereich der Vermögensabschöpfung ermöglichen eine einheitliche Rechtsanwendung und schaffen Rechtssicherheit für alle Beteiligten.
4. Die amtliche Führerscheinverwahrung kann mittelfristig abgeschafft und durch ein System ersetzt werden, bei dem der Betroffene mitteilt, wann er nach Eintritt der Rechtskraft sein Fahrverbot ableisten will.
Voraussetzung hierfür ist ein zentrales Fahrverbotsregister beim Kraftfahrtbundesamt, das durch alle Bußgeldstellen, Staatsanwaltschaften und Gerichte aktuell gehalten werden muss. Die Kontrollbeamten müssen rund um die Uhr auf dieses Register zugreifen können.
5. Das Bußgeldverfahren sollte auf die wesentlichen Verfahrensstandards zurückgeführt werden.
Beispielsweise kann die aufschiebende Bedingung in § 33 Abs. 1 Nr. 9 OWiG, dass der Erlass des Bußgeldbescheides nur dann verjährungsunterbrechend ist, wenn dieser innerhalb von zwei Wochen zugestellt wird, ersatzlos gestrichen werden.

Elektrokleinstfahrzeuge – Erfahrungen und Rechtslage im Ausland

**Peter Jaklin,
Rechtsanwalt, ADAC e. V., München**

1. Einleitung – historischer Abriss

Seit Anfang des Jahres 2018 prägen E-Scooter weltweit zunehmend das Bild urbaner Mobilität. Ausgangspunkt oder zumindest erster E-Scooter-Hotspot war San Francisco, wo diverse kommerzielle Anbieter massenhaft Mietroller mit mobilen Sharing-Konzepten auf den Markt brachten. Bereits einige Monate später schwappte das Phänomen in die europäischen Touristenmetropolen wie Paris, Madrid, Barcelona oder Wien. Kannte man bis zu diesem Zeitpunkt Elektrokleinstfahrzeuge im Straßenbild hauptsächlich in Form von Segways, die vorzugsweise für verhältnismäßig gemächliche, geführte Sightseeingtouren benutzt wurden, so brachten die nun zahlreich auftretenden E-Scooter eine neue Dynamik in die individuelle Elektromobilität.

Nahezu überall wurde das Auftreten der kleinen Roller zunächst als umweltfreundliche Form der Fortbewegung und willkommene Ergänzung zum öffentlichen Personennahverkehr für die sogenannte letzte Meile positiv aufgenommen. Allerdings stellte sich bald heraus, dass E-Scooter vorwiegend als Spaß- oder Touristenfahrzeuge verwendet werden, sodass sich der erhoffte entlastende Effekt im allgemeinen innerstädtischen Kraftfahrzeugverkehr bislang kaum eingestellt hat.

Angesichts fehlender Verkehrsregeln für Fahrten mit E-Scootern rückten stattdessen mehr und mehr massive Probleme in den Fokus der Öffentlichkeit und der politischen wie juristischen Diskussion. Die Vielzahl der Fahrzeuge und das – teilweise rücksichtlose verkehrswidrige – Befahren von Gehwegen und Fußgängerzonen führten zwangsläufig zu Konflikten und Unfällen mit Fußgängern. Außerdem klagten die betroffenen Metropolen bald über wildes und vielfach hinderndes Abstellen der Roller auf Verkehrsflächen für Fußgänger sowie über auftretenden Vandalismus, nachdem beispielsweise in Paris E-Scooter aus der Seine gefischt werden mussten. In anderen Fällen fand eine »Entsorgung« auch in Grünanlagen oder Brunnen statt. Im vermeintlich rechtsfreien Raum wurden und werden die Elektroroller häufig auch unter Alkoholeinfluss gefahren, was wiederum für eine erhebliche zusätzliche Gefährdung für die übrigen Verkehrsteilnehmer und eine Erhöhung der Unfallzahlen sorgte. Ausdruck für die insgesamt als chaotisch empfunden Zustände rund um die

Zulassung und Verwendung von E-Scootern ist sicherlich auch der Umstand, dass der Begriff »Rollerchaos« von der Gesellschaft für deutsche Sprache bei den Wörtern des Jahres 2019 auf Platz zwei gewählt wurde¹.

Die teilweise außer Kontrolle geratene Situation in vielen Städten und insbesondere die Häufung von Unfällen mit, wie z.B. in Madrid, vereinzelt sogar tödlichem Ausgang schärfte das Bewusstsein für die Erforderlichkeit eines rechtlichen Rahmens für die Nutzung von E-Scootern unter Einbeziehung auch anderer Varianten von Elektrokleinstfahrzeugen. So wurden im Sinne von Sofortmaßnahmen beispielsweise in Paris, Madrid und Barcelona erste kommunale Regelungen eingeführt, zum Teil aber auch vollständige Verbote verhängt, wie in Mailand oder zeitweise auch in Paris.

Zugleich wuchs aber in den einzelnen Ländern auch das Bestreben nach einheitlichen Regelungen im Rahmen nationaler Gesetzgebung, sodass es im Laufe des Jahres 2019 in einigen Ländern zu ersten normativen Umsetzungen und der Einführung gesetzlicher Vorschriften im jeweiligen nationalen Verkehrsrecht kam, wobei sich die konkrete Ausgestaltung teilweise erheblich unterscheidet. In vielen anderen Ländern bleibt die Rechtslage aber nach wie vor unklar oder die Schaffung gesetzlicher Grundlagen für die Verwendung von Elektrokleinstfahrzeugen ist erst noch in der Planung.

2. Rechtslage in ausgewählten europäischen Ländern

Als eines der ersten Länder hat **Österreich** mit der 31. StVO-Novelle² zum 01.06.2019 umfassende gesetzliche Regelungen für das Rollerfahren eingeführt und zu diesem Zweck § 88 b in die Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO) eingeführt³.

Die Vorschrift regelt die Verwendung von Klein- und Minirollern mit elektrischem Antrieb und einer höchstzulässigen Leistung von 600 Watt sowie einer Bauartgeschwindigkeit von bis zu 25 km/h. Für diese Fahrzeuge gelten in Österreich weitestgehend die Bestimmungen für das Radfahren. Somit besteht für E-Scooter Benutzungspflicht für alle Radfahranlagen, bei deren Fehlen darf auf der Fahrbahn gefahren werden. Auf Gehwegen und in Fußgängerzonen ist die Verwendung von E-Scootern verboten, solange sie nicht durch ausdrückliche behördliche Genehmigung entsprechend freigegeben sind. In diesem Fall ist jedoch Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben. Das Abstellen von Elektrorollern ist auf Gehwegen gestattet, wenn diese eine Breite vom mindestens 2,5 m aufweisen, wenn der abgestellte Roller gegen Umfallen gesichert ist und wenn keine anderen Verkehrsteilnehmer behindert werden. Außerdem gilt ein allgemeines Gefährdungsverbot. Das Tragen eines Schutzhelms wird zwar dringend empfohlen, ist aber nicht vorgeschrieben. Die Promillegrenze liegt bei 0,8 ‰.

1 <https://gfds.de/wort-des-jahres-2019/>

2 Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, 22.05.2019, Teil I https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblAuth/BGBLA_2019_I_37/BGBLA_2019_I_37.html.

3 Fundstelle: <https://www.jusline.at/gesetz/stvo/paragraf/88b>.

Das Mindestalter ist in Österreich auf 12 Jahre festgelegt, Kinder und Jugendliche ab 10 Jahren dürfen mit einem E-Scooter fahren, wenn sie einen Radfahrausweis besitzen und von einer mindestens 16 Jahre alten Person begleitet werden.

E-Scooter mit mehr als 600 Watt Leistung oder einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h gelten in Österreich als E-Moped-Roller. Für diese Fahrzeuge besteht Helm-, Versicherungs- und Zulassungspflicht und eine Promillegrenze von 0,5 ‰. Das Mindestalter liegt bei 15 Jahren für Jugendliche mit Moped-Führerschein, ansonsten ist eine anderweitige, entsprechende Fahrerlaubnis vorgeschrieben.

Alternative Elektrokleinstfahrzeuge wie Hoverboards, Monowheels, E-Skateboards o.ä. fallen nicht unter den Regelungsgehalt des § 88b StVO 1960, insoweit ist die Rechtslage in Österreich noch unklar. Nach Auffassung des österreichischen Bundesministeriums für Verkehr, Infrastruktur und Technologie (BMVIT) ist deren Verwendung aber wohl auf Gehwegen sowie in Wohn- und Spielstraßen in gleicher Weise zulässig wie das Fahren mit einem herkömmlichen Skateboard.

Auch in der **Schweiz** ist die Verwendung von E-Scootern – sogenannten E-Trotinetten – im öffentlichen Verkehr grundsätzlich erlaubt, wenn diese gemäß Art 18 b VTS (Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge)⁴ als Leicht-Motorfahräder keine höhere bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit als 20 km/h und eine maximale Leistung von 500 Watt aufweisen. Für diese Fahrzeuge gelten generell die gleichen Verkehrsregeln wie für Fahrräder, auch hinsichtlich der benutzbaren Verkehrsflächen. Das Befahren von Fußgängerflächen, also insbesondere von Gehwegen oder Fußgängerzonen ist dagegen verboten, außer sie sind behördlicherseits ausdrücklich freigegeben.

Das Mindestalter beträgt in der Schweiz 16 Jahre, mit kantonaler Bewilligung können aber auch Jugendliche ab 14 Jahren, die in Besitz des Führerausweises M sind, E-Scooter fahren.

Es gelten die in Art. 178 bis Art. 180 VTS geregelten Mindestanforderungen an Bremsen, Beleuchtung und akustische Warnvorrichtungen, eine Zulassung und ein Kontrollschild werden nicht benötigt.

Elektrokleinstfahrzeuge wie Hoverboards, Monowheels oder E-Skateboards sind in der Schweiz nicht zugelassen.

Zum 26.10.2019 wurden in **Frankreich** gesetzliche Regelungen für Elektrokleinstfahrzeuge geschaffen. Mit Dekret vom 23.10.2019 (Décret n° 2019–1082 du 23 octobre 2019 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel)⁵ wurde die neue Fahrzeugart »engin de déplacement personnel« (EDPM) in Art. R. 311–1 des Code de la Route (CR) eingefügt (Art R. 311–1 6.14 CR) und definiert (Art. R. 311–1 6.15)⁶. Die dortigen Bestimmungen umfassen, anders als in den meisten

4 <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19950165/index.html>.

5 <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000039272656&categorieLien=id>.

6 <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT00006074228&idArticle=LEGIARTI000006841575>

anderen Ländern, auch die Verwendung alternativer Elektrokleinstfahrzeuge, wie die bereits mehrfach genannten Hoverboards, Monowheels oder E-Skateboards, soweit sie den Vorgaben der Vorschrift entsprechen. Vorgeschrieben sind generell eine nationale Homologation, eine Zulassung und eine Zulassungsbescheinigung.

Konkrete Verhaltensregeln sind insbesondere in Art. R. 412–43–1 bis R. 412–43–3 CR⁷ aufgestellt worden. Demnach darf grundsätzlich auf Radwegen gefahren werden, bei deren Nichtvorhandensein auch auf Straßen, auf denen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von maximal 50 km/h gilt. Die Benutzung von Gehwegen ist grundsätzlich verboten, aufgrund kommunalen Regelungsvorbehalts kann deren Befahren wie auch das Befahren von Fußgängerzonen, Begegnungszonen oder Straßen aber behördlicherseits freigegeben werden.

Durch behördliche Anordnung dürfen insbesondere auch Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis zu 80 km/h für Elektrokleinstfahrzeuge freigegeben werden. In diesem Fall ist aber das Tragen eines Schutzhelms vorgeschrieben und Minderjährige müssen von einem Erwachsenen begleitet werden.

Ansonsten besteht keine Helmpflicht, das allgemeine Mindestalter für Jugendliche beträgt 12 Jahre. Nachts oder bei schlechter Sicht ist reflektierende Kleidung oder eine Warnweste vorgeschrieben. Außerdem sind die erlaubten Elektrokleinstfahrzeuge versicherungspflichtig. Zum 01.07.2020 sollen verschärfende Vorschriften zu Maßen und zur technischen Ausstattung in Kraft treten.

Trotz massiver Probleme in der Vergangenheit insbesondere in Madrid und Barcelona hat **Spanien** bislang keine allgemeine nationale Regelung für Elektrokleinstfahrzeuge erlassen. Zwar ist eine solche bereits seit Längerem in der Diskussion und auch geplant, wurde aber trotz zwischenzeitlicher Ankündigung für Juli 2019 noch nicht eingeführt. Die zentrale spanische Verkehrsbehörde Dirección General de Tráfico (DGT) hält Elektrokleinstfahrzeuge nach derzeitiger Rechtslage für unzulässig, da sie weder Fußgängern noch Kraftfahrzeugen zuzuordnen seien, gesteht den Kommunen aber eigene Genehmigungs- und Regelungskompetenzen zu⁸.

Nach Protesten in der Bevölkerung gegen geplante Verbote haben viele spanische Städte, wie Madrid, Barcelona, Sevilla, Malaga, Murcia, Albacete oder Leon, von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. So erlaubt beispielsweise Madrid E-Scooter auf Radwegen und sonstigen Radverkehrsflächen sowie auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von höchstens 30 km/h. Dies deckt etwa 85 % der Verkehrsflächen in der Madrider Innenstadt ab. Mit einer maximalen Geschwindigkeit von 5 km/h dürfen in Madrid auch Gehwege befahren werden, allerdings unter Beachtung des Vorrangs von Fußgängern. In Barcelona ist das Befahren von Gehwegen dagegen grundsätzlich verboten. Vorzugsweise ist dort auf Radwegen zu fahren, in deren Ermangelung auf der Straße. Ähnlich aber nicht identisch wird es auch in anderen spanischen Städten gehandhabt.

7 <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000039272656&categorieLien=id>.

8 Dirección General de Tráfico, Instrucción 16/V-124, 03 de noviembre de 2016.

In den **Niederlanden** wiederum sind Elektrokleinstfahrzeuge generell nach wie vor nicht zugelassen. Sie werden dort zwar unter die Fahrzeugkategorie »besonderes Moped« subsumiert, sind aber in der Regel gleichwohl verboten, da Ihnen üblicherweise ein Sitz und/oder eine Steuervorrichtung fehlen, die für diese Fahrzeugart vorgeschrieben sind.

Selbst geplante kommunale Testphasen, wie beispielsweise in Breda, hat das niederländische Verkehrsministerium untersagt. Auch wenn aktuell durchaus über die Zulassung von E-Scootern und anderen Elektrokleinstfahrzeugen diskutiert wird, sollen aber wohl zunächst die Erfahrungen in anderen Ländern abgewartet werden.

Mit ministeriellem Dekret vom 04.06.19⁹ zur Mikromobilität wurden in **Italien** die Rahmenbedingungen für eine Testphase von maximal zwei Jahren festgelegt. Diese sieht allgemeingültige Regelungen für Fahrzeugeigenschaften und Verkehrsflächen vor. Danach dürfen Segways und E-Scooter mit einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 20 km/h auf Radverkehrsflächen und auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gefahren werden. In Fußgängerzonen und auf Gehwegen darf maximal mit 6 km/h gefahren werden. Um die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten zu gewährleisten, müssen die Fahrzeuge mit Geschwindigkeitsreglern ausgestattet sein. Die Regelungen enthalten auch Mindestanforderungen an Beleuchtungs- und akustische Warneinrichtungen, bei Dunkelheit ist eine Warnweste oder vergleichbare reflektierende Kleidung vorgeschrieben.

Anders als in anderen Ländern ist keine Gleichstellung mit Fahrrädern erfolgt und es ist eine Fahrerlaubnis vorgeschrieben, bei Minderjährigen zumindest die Klasse AM.

Hoverboards und Monowheels mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 6 km/h dürfen auf Gehwegen und in Fußgängerzonen fahren, schnellere Fahrzeuge dieser Art sind nicht erlaubt.

Detaillierte Vorschriften zur Verwendung von E-Scootern und Segways in den Städten sollen von den Kommunen selbst erlassen werden. Vorgeschrieben ist aber die Anbringung einer vertikalen Beschilderung mit neuen Verkehrszeichen. Vor diesem Hintergrund hält beispielsweise Mailand das bislang geltende generelle Verbot von Elektrokleinstfahrzeugen zumindest solange aufrecht bis die entsprechenden Verkehrsschilder flächendeckend aufgestellt sind.

In **Polen** gibt es bis dato keine gesetzliche Regelung, sie ist aber in Planung. Danach sollen nach derzeitigem Stand der Diskussion Elektrokleinstfahrzeuge, zumindest E-Scooter, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h zugelassen und weitestgehend Fahrrädern gleichgestellt werden. Neben Radverkehrsflächen sollen dann auch Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h befahren werden dürfen, wobei im Wesentlichen auch insoweit die Vorschriften für Fahrradfahrer gelten sollen. Die konkrete Ausgestaltung einer künftigen gesetzlichen Regelung bleibt aber abzuwarten.

9 https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie_generale/caricaDettaglioAtto/originario?atto.dataPubblicazioneGazzetta=2019-07-12&atto.codiceRedazionale=19A04569&elenco30giorni=false.

In **Skandinavien** ist man traditionell aufgeschlossen gegenüber modernen Mobilitätskonzepten, sodass dort allgemein sehr liberale Regelungen für die Verwendung von Elektrokleinstfahrzeugen gelten. Insbesondere in Kopenhagen, das sich bekanntlich durch ein besonders fahrradfreundliches Verkehrskonzept auszeichnet, funktioniert das Zusammenleben der unterschiedlichen Mobilitätsformen weitestgehend problemlos. Allerdings haben sich auch dort inzwischen die Probleme gehäuft, insbesondere mit alkoholisierten E-Scooter-Fahrern, sodass mittlerweile über verschärfende Regelungen diskutiert wird.

Exkurs: Israel und Singapur

Ein Blick über die Grenzen Europas hinaus zeigt teilweise sehr strenge Vorschriften und hohe Strafen. So ist beispielsweise in **Singapur** aufgrund vieler Unfälle, davon einem mit tödlichem Ausgang, die Verwendung von E-Scootern faktisch vollständig verboten. Zwar dürfte dort theoretisch auf Radwegen gefahren werden, nachdem es diese in Singapur aber so gut wie gar nicht gibt, läuft diese Regelung letztlich in Leere. Das verbotswidrige Befahren von Bürgersteigen wiederum kann mit einer Geldstrafe bis zu umgerechnet € 1.300.- und einer Freiheitsstrafe von bis zu drei Monaten geahndet werden.

Israel dagegen verlangt für das Führen eines E-Scooters eine Fahrerlaubnis. Erwachsene ohne Fahrerlaubnis und Jugendliche ab dem gesetzlich vorgeschriebenen Mindestalter von 15 Jahren benötigen deshalb eine spezielle Prüfbescheinigung, die das Absolvieren eines Ausbildungskurses und eine theoretische Prüfung voraussetzt. Außerdem besteht Helmpflicht, deren Missachtung bis zu etwa € 250.- kosten kann, sowie die Verpflichtung, bei schlechter Sicht eine Warnweste zu tragen.

3. Grenzüberschreitende Verwendung von E-Scootern

Wenngleich also in einigen Ländern bezüglich der Verwendung von E-Scootern durch nationale Gesetzgebung mittlerweile Rechtssicherheit geschaffen wurde oder dieser Zustand zumindest durch zu erwartende Regelungen geschaffen werden wird, bleibt die grenzüberschreitende Verwendung angesichts der unterschiedlichen, teilweise erheblich abweichenden, Zulassungsvorschriften und Verkehrsregeln weiterhin ein aktuell kaum lösbares Problem.

Vielfach möchten Urlaubsreisende, insbesondere Individualtouristen wie Camping- oder Ferienhausurlauber, eigene E-Scooter mit in den Auslandsurlaub nehmen, um vor Ort für kürzere Distanzen umweltfreundlich mobil zu sein. Dabei sehen sie sich aber häufig mit fehlenden, unbekanntenen oder von den heimischen Bestimmungen abweichenden Regelungen konfrontiert. Das Gleiche gilt für grenzüberschreitende Berufs- oder Ausbildungspendler, die die letzte Meile von und zum öffentlichen Personennahverkehr mit ihrem eigenen E-Scooter zurücklegen wollen.

Hinsichtlich bestehender Verhaltensregeln wird es im Zweifel möglich und erwartbar sein, sich vor Reiseantritt über das im Urlaubsland geltende Recht zu informieren. Schwieriger, den Überblick zu behalten, wird es aber schon dort, wo verschiedene kommunale Vorschriften zu beachten sind. Vor allem der Umstand,

dass es derart unterschiedliche Voraussetzungen für die Zulässigkeit von E-Scootern und deren Verwendung gibt und damit ein im Heimatland erlaubter E-Scooter im Reiseland durchaus verboten sein kann, führt bei der Mitnahme ins Ausland zu großer Unsicherheit und damit zu einem nahezu unüberwindlichen Hindernis.

4. Fazit

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Verwendung von Elektrokleinstfahrzeugen in Europa vielfach noch eine rechtliche Grauzone darstellt und dass die Rechtssetzung nach wie vor in den Kinderschuhen steckt.

Dort wo bereits explizite Regelungen vorhanden sind, orientiert man sich meist weitestgehend an den jeweiligen Vorschriften für den Fahrradverkehr, wobei die konkrete Ausgestaltung im Detail dennoch sehr unterschiedlich ausfällt. Auch wenn bezüglich der E-Scooter doch zumindest eine allgemeine Tendenz erkennbar ist, diese grundsätzlich zu erlauben, bestehen hinsichtlich der Zulassung von alternativen Elektrokleinstfahrzeugen wie Hoverboards, Mono-Wheels oder E-Skateboards nach wie vor grundlegende Unterschiede in der Sichtweise.

Geht man davon aus, dass man sich in Bezug auf diese neue Mobilitätsform noch in einer Art verkehrsrechtlicher Experimentierphase befindet, bleiben weitere Erfahrungen und Erkenntnisse mit den jeweiligen rechtlichen Rahmenbedingungen, insbesondere natürlich unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit, abzuwarten. Über kurz oder lang dürften sich dabei Vor- und Nachteile der einzelnen nationalen Systeme herauskristalisieren, sodass für die Zukunft durchaus mit Änderungen und Anpassungen zu rechnen ist. Dabei wird es im Hinblick auf die grenzüberschreitende Verwendung von Elektrokleinstfahrzeugen spannend sein, zu sehen, ob hier eine Angleichung stattfindet wird ob insoweit europäische Rahmenbedingungen geschaffen werden.

Zur Verkehrssicherheit von E-Scootern

Dr. Detlev Lipphard,
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR), Bonn

E-Scooter verändern seit Juni 2019 den Verkehr in deutschen Innenstädten. Zwar sind ein halbes Jahr später noch keine belastbaren Aussagen hinsichtlich den Wirkungen möglich, aber eine erste Zwischenbilanz kann gezogen werden, um die Debatte aus der Sicherheitsperspektive zu versachlichen.

Gemäß der Elektrokleinstfahrzeug-Verordnung (eKFV)¹ sind seit dem 15. Juni 2019 Fahrzeuge mit Lenk- oder Haltestange zugelassen, die bauartbedingt maximal 20 km/h schnell fahren können. Sie gelten als Kraftfahrzeug und müssen den verkehrssicherheitsrechtlichen Mindestanforderungen (Brems- und Lichtsysteme, Fahrdynamik, elektrische Sicherheit etc.) entsprechen. Sie verfügen über eine Versicherungsplakette und es gelten dieselben Regeln wie beim Führen von Kraftfahrzeugen – auch bei Alkoholgrenzwerten. Radverkehrswege müssen benutzt werden. Die Freigabe anderer Verkehrsflächen ist durch Anordnung mittels Zusatzzeichen »Elektrokleinstfahrzeuge frei« möglich. Eine Helmpflicht besteht nicht, das Mindestalter beträgt 14 Jahre.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat hat in einem Beschluss vom 8. April 2019² ein Mindestalter von 15 Jahren gefordert, eine dringende Helmpflicht gegeben und vor Alkoholfahrten gewarnt. Die eKFV sieht hinsichtlich ihrer Wirksamkeit, Zielsetzung und den Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit eine Evaluation vor.



Neues StVO-Zusatzzeichen »Elektrokleinstfahrzeuge frei«

-
- 1 BMVI (2019): Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (eKFV)
 - 2 DVR (2019): Vorstandsbeschluss »Teilnahme mit Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr«; www.dvr.de/beschluesse

Was wir inzwischen wissen

Verleiher von E-Scootern drängen auf den deutschen Markt. Vor allem in größeren Städten bieten sie die Roller an oder befinden sich in konkreten Planungen.³ Die Nachfrage ist seit Beginn hoch. Schnurrende E-Roller sind in den großen Städten schnell zum vertrauten Bild geworden. Die Weglängen betragen meist 1,5 km bis 2,5 km. Am ehesten werden Fußwege ersetzt. Die Nutzer sind überproportional jung, männlich, wohlhabend und gebildet. Auch bei Touristen sind sie zur Erkundung von Metropolen sehr beliebt.

E-Tretroller sehen meist wie Spielgeräte aus und werden mit hohem Spaßfaktor benutzt: Die Verkehrsregeln sind häufig entweder unzureichend bekannt oder sie werden oftmals bewusst missachtet. Gerne werden Gehwege befahren oder Ampeln werden ignoriert, Gefahren werden unterschätzt. Dabei verfügen E-Tretroller über ein hohes Beschleunigungsvermögen und Tempo 20 ist im dichten Innerortsverkehr recht schnell.



Neue Leichtigkeit dank E-Scooter? (Quelle: Der Spiegel Nr. 29, 13.07.2019)

Polizeiberichte listen an Gründen und Ursachen für Unfälle stets Unachtsamkeit, Fehler beim Abbiegen, Missachtung der Wartepflicht, Ablenkung, Trunkenheit und anderes auf. So wurden in Köln bereits innerhalb der ersten sechs Wochen nach Zulassung 21 polizeilich registrierte Unfälle mit sieben Schwer- und 14 Leichtverletzten registriert. In München registrierte die Polizei bis Anfang September mehr als 40 Unfälle. Während der Wiesen wurden 414 alkoholisierte E-Scooter-Fahrer/

3 Agora Verkehrswende/Deutscher Städtetag/Deutscher Städte- und Gemeindebund (2019): »E-Tretroller im Stadtverkehr. Handlungsempfehlungen für deutsche Städte und Gemeinden zum Umgang mit stationslosen Verleihsystemen«.

innen kontrolliert. 254 Personen wurde sofort der Führerschein entzogen. Es ist davon auszugehen, dass zudem eine Vielzahl von Scooter-Unfällen Alleinunfälle sind, die polizeilich nicht gemeldet werden. Die Dunkelziffer ist also hoch.

Alkoholfahrten spielen eine große Rolle. Vermutlich ist immer noch zu wenig bekannt, dass E-Tretroller Kraftfahrzeuge sind oder es wird darauf spekuliert, nicht erwischt zu werden. Gerne wird zu zweit gefahren, wildes Abstellen geschieht häufig. Ein Großteil der Unfälle ist selbst verschuldet. Exakte Zahlen existieren bisher nicht, da Scooter-Unfälle in der deutschen Unfallstatistik noch nicht separat erfasst werden. Seriöse Aussagen zum Unfallrisiko können deshalb derzeit noch nicht gemacht werden.

Eine Auswertung des österreichischen Kuratoriums für Verkehrssicherheit ergab, dass bei 3 % aller beobachteten Fahrten unerlaubterweise zwei Personen gemeinsam unterwegs waren. Die Helmtragequote lag lediglich bei 3 %. Und fast niemand (nur 1 %) zeigte das geplante Abbiegen wie vorgeschrieben per Handzeichen an.

Die Notunfallaufnahmen haben schnell Alarm geschlagen. Der Leiter der Sektion Prävention der Deutschen Gesellschaft für Orthopädie und Unfallchirurgie, Christopher Schwering, hält E-Scooter im Stadtverkehr für »hochgefährlich« und konstatiert ein »deutlich erhöhtes Verletzungsrisiko«.⁴

Chefarzt Christian Kühne von der Hamburger Innenstadt-Klinik St. Georg betonte, im Sommer seien in seiner Abteilung mehr Verletzte durch E-Scooter-Unfälle als durch Fahrradunfälle behandelt worden. Gemäß der Berliner Charité war jedes dritte Notfall-Unfallaufnahmeopfer mit einem E-Tretroller unterwegs. Der Chef der Kassenärztlichen Bundesvereinigung, Andreas Gassen, meinte sogar: »E-Tretroller sollten komplett verboten werden«. Nur das würde helfen Verletzungen zu vermeiden.

Neben dem Fehlverhalten trägt die nicht für den E-Scooter geeignete Infrastruktur maßgeblich zum Unfallgeschehen bei.



Neue DGUV-Kampagne zu E-Scootern (Fotos: Erik Schwarzer/Grubenglück GmbH)

4 Schulte, Kay und Timm, Sven (2019): DGUV-Forum »Was rollt da auf uns zu?«.

Zusätzlicher »Verteilungskampf« in Städten

Der innerörtliche Straßenraum war über viele Jahrzehnte primär nach den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Seit den 1980er Jahren sind im Rahmen der Verkehrsberuhigung Straßen zunehmend umgestaltet und anders aufgeteilt worden. So ist Tempo 30 in Wohnstraßen zum Standard geworden, auf Hauptstraßen wurden Radwege, Radfahr- und Schutzstreifen eingerichtet, teilweise wurden Gehwege verbreitert. Bussonderfahrstreifen wurden geschaffen. Dennoch werden die meisten Städte weiterhin vom Autoverkehr dominiert, was sich zum Beispiel am immer noch schleppenden Ausbau der benötigten Radinfrastruktur zeigt.

Und nun kommen auch noch die E-Tretroller hinzu. Sie fahren nicht nur auf den Radwegen oder auf der Fahrbahn, sondern bevölkern vielfach verbotswidrig Gehwege und Fußgängerzonen. Außerdem werden sie häufig unachtsam auf Gehwegen abgestellt und behindern den Fußverkehr. Aus dem amerikanischen Portland ist bekannt, dass mehr als ein Viertel der E-Leihroller falsch abgestellt werden. Diese sind nicht nur für Mobilitätseingeschränkte ein Problem. Behindertenverbände betonen, dass sich deren Mitglieder zusätzlich verunsichert fühlen. Sie beklagen, dass E-Scooter auf Gehwegen eine besondere Gefahr seien (»Rollermikado«). Und dass die derzeitigen Bußgelder von 30 Euro für das unzulässige Fahren angesichts fehlender Kontrollen keine abschreckende Wirkung hätten.



Achtlos zurückgelassener Scooter in Einmündung (Foto: privat)

Das konstatierte Chaos ist aber nicht nur den Nutzern, sondern auch dem knappen Raum infolge langjähriger autozentrierter Verkehrspolitik anzulasten. Die Konkurrenz um öffentliche Flächen wächst und befördert die Diskussion um eine Neuaufteilung des Straßenraums. Gleichzeitig besteht seitens der Kommunen teilweise noch Unsicherheit, welche Regeln für die Anbieter gelten sollen.

Die Bereitstellung von Leihrollern und deren Abstellen geschieht meist stationslos, entweder in Form von »Gemeingebrauch«, also ohne Genehmigung durch die Kommune oder als »Sondernutzung«, wofür eine Erlaubnis der Straßenverkehrsbehörde notwendig ist. Wegen der unklaren Rechtslage haben die meisten Kommunen freiwillige Vereinbarungen mit den Anbietern getroffen. Ziel ist es, eine gute Balance zwischen dem Ermöglichen und dem Regulieren zu finden. Wichtig ist, dass die Anbieter gegenüber der Kommune Selbstverpflichtungen verbindlich erklären. Hier bietet sich das »Memorandum of understanding« zwischen Deutscher Städtetag, Deutscher Städte- und Gemeindebund und den Anbietern an.⁵

Im Zentrum stehen Regelungen zur Organisation der angebotenen Leihroller, zum Abstellen und Parken, zur Kontrolle und Überwachung sowie zur Verkehrssicherheit. Klar definierte Parkzonen haben sich international bewährt, zum Beispiel an Bahnhöfen, sodass ein schneller und verkehrssicherer Umstieg von oder auf den ÖPNV möglich ist. Außerdem werden Zonen definiert, in denen das Abstellen untersagt ist. Entscheidend ist der regelmäßige, vertrauensvolle und transparente Austausch mit allen Anbietern. Der Status als »Sondernutzung« hat Vorteile, weil die Verbindlichkeit für Kommunen und Anbieter höher ist. Die Behörden können mit geringerem Aufwand Auflagen machen. Dieses System wird ganz oder teilweise in Berlin, Bremen, Düsseldorf und Leipzig praktiziert. Der Gesetzgeber bleibt aufgefordert eine grundsätzliche Rechtsklarheit bezüglich Gemeingebrauch versus Sondernutzung herzustellen.

Verlagerung von Pkw-Fahrten auf E-Scooter?

Können Leihroller den Stadtverkehr begünstigen, in dem vermehrt von Kfz auf diese umgestiegen wird? Die bisherige Praxis zeigt sehr deutlich, dass Fußwege die am häufigsten ersetzten Wege sind. So wäre in Paris gemäß einer Befragung von 4.000 Nutzern ohne die Leihroller fast die Hälfte zu Fuß gegangen, während nur 3 % mit privatem Pkw gefahren wären. Auch der Radverkehr wäre kaum ersetzt worden, sodass die vorhandene Radinfrastruktur durch die E-Scooter noch überlasteter wird.

E-Leihroller sind im Vergleich zum ÖPNV und Radverleih oft deutlich teurer: Die Freischaltgebühr beträgt einen Euro, hinzu kommen 15 bis 25 Cent pro Minute. Damit sind sie für kurze Strecken in der Stadt eine teure Mobilitätsvariante. Die Nutzung wird nicht nach Kilometern berechnet. An jeder roten Ampel steigen die Kosten, was die Missachtung der Wartepflicht begünstigt und zum Ausweichen auf den Gehweg einlädt. Schnell fahren macht mehr Spaß und kostet deutlich weniger.

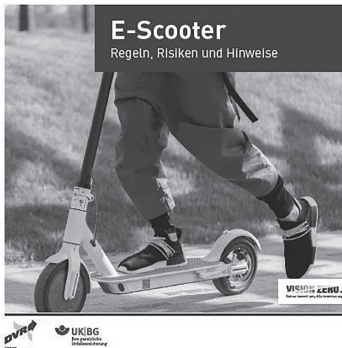
5 Agora Verkehrswende et al. (2019), S. 20 ff.

Bundesverkehrsminister Scheuer hatte gegenüber der Deutschen Presseagentur für E-Tretroller ein großes Potenzial konstatiert. Sie seien eine »echte Zusatzalternative zum Auto« und könnten für die »letzte Meile« von der Haltestelle nach Hause genutzt werden. Für diese Erwartung fehlen ein halbes Jahr nach dem Start in Deutschland die Belege. Und dies liegt wahrscheinlich weniger an den recht hohen Leihkosten, sondern eher daran, dass E-Scooter bisher in erster Linie als Form der Erlebnis-Mobilität gesehen werden.

Den Nutzer besser informieren

Vielfach mangelt es an Regelkenntnis und -befolgung: Gehwege werden unerlaubt befahren, abgestellte E-Leihroller versperren den Weg, Alkohol ist im Spiel, die Schuhe sind rutschig. Häufig fehlt das Bewusstsein für die Gefahren, die mit den kleinen Flitzern verbunden sind. Das Fahren unterscheidet sich stark vom Fahrrad, das Bewahren des Gleichgewichts, gerade auch in gefährlichen Situationen, ist anspruchsvoll. Mit den kleinen Rollen stellen Kanten, Schlaglöcher und unebener Belag eine besondere Herausforderung dar. Im Herbst und Winter kommen Laub, Zweige und Glätte hinzu. Aufgrund des meist recht schmalen Trittbords stehen die Füße oft hintereinander, was die Instabilität verstärkt.

Deshalb gibt der DVR die dringende Empfehlung, einen Helm zu tragen und auf Alkohol zu verzichten. Klare und verpflichtende Informationen per App durch die Anbieter, dass es sich um Kraftfahrzeuge handelt, sind unerlässlich. Neben den wichtigsten Vorschriften sollten zusätzliche sicherheitsrelevante Informationen gegeben werden. Die Personenmitnahme gehört ausdrücklich untersagt. Das regelkonforme Abstellen sollte per Foto nachgewiesen werden.



Zwei neue DVR-Flyer zu E-Scootern

Polizei und Ordnungsbehörden sollten verstärkt E-Scooter im Blick haben. Zum Beispiel eignen sich die in deutschen Großstädten zunehmend eingesetzten

Fahrradstaffeln auch hierzu. Ziel ist es, zwischen den Verkehrsteilnehmern die Akzeptanz zu erhöhen.

Umgestaltung der Infrastruktur notwendig

Einige Monate nach dem E-Scooter-Start in deutschen Großstädten ist zwar noch nicht abschätzbar, wie sich dadurch dauerhaft der Mobilitätmix verändert. Aber die Notwendigkeit zu einer veränderten Infrastrukturplanung mit darauf abgestimmten straßenverkehrsrechtlichen Regelungen ist hierdurch noch deutlicher geworden.

Vor allem auf Hauptverkehrsstraßen muss die Radinfrastruktur ausgebaut werden. Ausreichende Breiten der Radwege erlauben ein sicheres Überholen, geschützte oder baulich abgesetzte Radverkehrswege sollen vermehrt eingesetzt werden, die Gestaltung der Knotenpunkte hat eine besondere Bedeutung, die Oberflächen müssen gut instand gehalten werden. Die Weiterentwicklung der einschlägigen Regelwerke wie etwa den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) wird dies beinhalten.

Für die Bedürfnisse des Rad- und Fußverkehrs wird seit etwa zehn Jahren auf barrierefreie Wegführungen geachtet. Durch die neuen E-Tretroller erhält diese Entwicklung eine zusätzliche Dynamik. Der Fortschreibung des Regelwerks »Hinweise für eine barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen (H BVA)« kommt hierbei eine große Bedeutung zu.

Bei der Neuaufteilung von Straßenquerschnitten ist es entscheidend, dem Planungsgrundsatz »von außen nach innen« zu entsprechen. Jahrzehntlang hatte der Grundsatz anders herum gelautet. Noch immer gibt es Beispiele dafür, wonach alleine den Bedürfnissen des Autoverkehrs entsprochen wird. In solchen Fällen bleiben für den Radverkehr keine oder zu kleindimensioniert Flächen und für den Fußverkehr ebenfalls nur Restflächen statt des benötigten Regelmaßes von 2,50 m. Vorbildliche Lösungen, wie das Miteinander der Verkehrsarten trotz knappen öffentlichen Raums verkehrssicher und gestalterisch ansprechend gelingen kann, zeigt die DVR-Beispielsammlung »Gute Straßen in Stadt und Dorf«⁶.

Die seit Jahrzehnten geführte Diskussion um eine stadtverträgliche Mobilität (Stichworte: Verkehrsberuhigung, Tempo 30, fahrrad- und fußgängerfreundliche Stadt, Schaffung von Busspuren etc.) erhält durch die Frage »Wohin mit den E-Scootern?« neuen Schub. Es gibt in Deutschland zwar viele Ideen, Wünsche, Forderungen und Konzepte, aber angesichts vieler divergierender Interessen besteht weiterhin kein grundsätzlicher Konsens über die gewünschte zukünftige innerstädtische Mobilität.

Fest steht allerdings, dass aus der Perspektive der Verkehrssicherheit die ungeschützten Teilnehmerarten Fuß- und Radverkehr die Hauptleittragenden sind. Hinzu kommen zukünftig die E-Scooter.

6 Siehe: www.dvr.de/gutestrassen

Fazit: Acht Forderungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

1. Ergänzung der Verkehrsunfallanzeige um die Art der Verkehrsbeteiligung »E-Tretroller«

Hierdurch würde deutschlandweit statistisch erfasst, wie hoch die polizeilich gemeldeten Unfälle mit E-Tretroller-Beteiligung und wie hoch die Zahl der Personenschäden nach Unfallschwere sind. Auch wenn noch keine exakten Daten zu Modal Split-Anteilen vorliegen und die Dunkelziffer hoch bleiben wird, wären dadurch zukünftig signifikante Aussagen hinsichtlich des Gefährdungsgrades zu dieser neuen Mobilitätsart möglich.

2. Umfassender Ausbau der Radinfrastruktur

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen reichen bereits heute vielerorts nicht aus, um den Radverkehr weitgehend sicher zu führen. Durch die E-Scooter wird diese Problematik noch verstärkt. Wo die Gesamtbreite für eine separate Führung auf Radwegen, Radfahr- oder Schutzstreifen nicht ausreicht, müssen E-Scooter die Fahrbahn benutzen. Auf diesen Straßen sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit Tempo 30 angeordnet werden können.

3. Vereinfachte Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen

Nach geltender Rechtslage muss gemäß StVO § 45 (9) eine besondere Gefahrenlage gegeben sein. Diese Vorgabe hat weitgehend restriktiven Charakter. Kommunen sollten stattdessen die Möglichkeit erhalten, selbst festzulegen, in welchen konkreten Fällen aus welchen Gründen Tempo 30 angeordnet werden kann.

4. Weitergehende Angleichung der Wegenutzung an den Radverkehr

Die Elektrokleinstfahrzeug-Verordnung legt zwar fest, dass E-Tretroller grundsätzlich die vorhandene Radinfrastruktur zu nutzen haben, aber eine weitgehende Kongruenz besteht nicht. Zum Beispiel

- muss die Fahrbahn von E-Scootern auch dort genutzt werden, wo Rad Fahrende den Gehweg mitbenutzen können
- müssen E-Scooter auch diejenigen Radwege benutzen, bei denen für den Radverkehr keine Benutzungspflicht besteht
- können die für den Radverkehr freigegebenen Bussonderfahrstreifen von E-Scootern nicht benutzt werden.

5. Entleihen und Abstellen nur in Parkzonen

E-Leihroller stehen derzeit häufig ungeordnet und teilweise verbotswidrig im öffentlichen Raum. Die Schaffung von in Abstimmung mit den Anbietern markierten festen Parkzonen analog den E-Leihrädern hätte konfliktminimierende Effekte. Außerdem würde das nächtliche Einsammeln vereinfacht und teilweise entbehrlich.

6. Verpflichtende Ausstattung mit Blinkern

Die eKFV macht hierzu keine Aussage, obwohl die Ausstattung mit Bremsen, Beleuchtung und Klingel geregelt ist. Analog zum Radverkehr müssen beim Abbiegen Handzeichen gegeben werden. Dies ist angesichts der im Vergleich Fahrrad/E-Scooter hohen Instabilität grundsätzlich gefährlich. Fahrtrichtungsanzeiger würden die Gefahr stark mindern.

7. E-Leihroller mit dem ÖPNV verbinden

Das Bus- und Bahnticket beinhaltet in der Regel nicht die vorausgehende oder anschließende Leihgebühr für den E-Scooter. Intermodalität wird dadurch erschwert. Die Bewältigung der »letzten Meile« per E-Scooter würde durch Anreize in Form integrierter Tickets wahrscheinlicher. Die Tarifgestaltung der Bus- und Bahnunternehmen sollte eine solche Zusatzoption enthalten.

8. Leihtarife nach Entfernung statt nach Zeit berechnen

Die derzeitigen Tarife belohnen schnelles und verkehrswidriges Fahren zum Beispiel auf dem Gehweg oder bei Missachtung des Rotlichts. Deshalb sollte die zurückgelegte Entfernung maßgeblich sein. Der Zeitfaktor sollte eine eher nachgeordnete Rolle spielen – ähnlich dem Tarifsystem bei Taxi-Fahrten.

Schließlich: Das Zu-Fuß-Gehen ist die älteste und einfachste aller Fortbewegungsarten. **Mobilität beginnt oder endet immer zu Fuß.** Wegelängen von ein bis zwei Kilometern sind meist auch gut zu Fuß zu bewältigen. Der Zeitverlust ist relativ gering, aber der Bewegungsfaktor viel höher als beim Fahren per E-Scooter. Auch Wege zu Fuß können Spaß machen. Am nachhaltigsten sind sie ohnehin.

(Versicherungs-) Rechtliche Grundlagen für Elektrokleinstfahrzeuge

Dr. Tibor Pataki,
Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin

1. Einführung

Seit dem 15. Juni 2019 ist die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (im Folgenden: eKfV) – in der korrekten Bezeichnung: Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr – in Kraft. Wenige Änderungen im Straßenverkehrsrecht haben einen solchen Widerhall in den Medien und in der öffentlichen Diskussion gefunden wie die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung. Während vor deren Einführung Stimmen in der öffentlichen Diskussion forderten, so schnell wie möglich eine rechtliche Grundlage für die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen, landläufig E-Scooter genannt, zu schaffen, um dadurch eine ökologische Alternative für die letzte Meile zum öffentlichen Personennahverkehr zu ermöglichen, änderte sich das öffentliche Meinungsbild nach Einführung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung. Nunmehr stehen im Mittelpunkt der Diskussion die mögliche Gefährdung der Fußgänger, die Verdichtung des Verkehrsraumes sowie die empfundene Rücksichtslosigkeit von E-Scooter-Nutzern. Genauso wie die Diskussion vor der Einführung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung teilweise den Realitäten nicht entsprach, so wird man sicherlich auch davon ausgehen können und müssen, dass die gegenwärtige Diskussion eher die Probleme, jedoch nicht die Möglichkeiten dieser neuen Form der Mobilität in den Mittelpunkt stellt.

Die Versicherungswirtschaft stand schon früh bereit, die Einführung von Elektrokleinstfahrzeugen durch den geeigneten Kfz-Haftpflicht-Versicherungsschutz zu unterstützen. Es lag dabei nahe, die schon über Jahrzehnte erprobte Anknüpfung an die Betriebserlaubnis für Mofas anstelle des behördlichen Zulassungsvorgangs »analog« bei Elektrokleinstfahrzeugen anzuwenden. Das Versicherungskennzeichen wurde für das Elektrokleinstfahrzeug im gewissen Sinne »miniaturisiert«: Das Versicherungskennzeichen, das beim Mofa verwendet wird und aus Blech ist, wurde verkleinert und fand als Folienlösung beim Elektrokleinstfahrzeug als Versicherungsplakette Anwendung. So ist gewährleistet, dass die Ordnungsbehörden im fließenden wie stehenden Verkehr auf einen Blick erkennen können, ob das Elektrokleinstfahrzeug über den erforderlichen Versicherungsschutz verfügt. Verkehrsoffer können mithilfe

der Versicherungsplakette den zuständigen Kfz-Haftpflichtversicherer über den Zentralruf der Autoversicherer erfragen.

Im Folgenden soll ein Überblick über die rechtlichen, insbesondere versicherungsrechtlichen, Themen erfolgen, der naturgemäß nur **kursorischer Art** sein kann. Die Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung hat bis jetzt noch nicht mal ein einjähriges Jubiläum gefeiert, sodass sicherlich viele praktische und rechtliche Fragen sich in den nächsten Jahren erst stellen werden.

2. Rechtliche Grundlage

Schaut man sich die Rechtslage in anderen europäischen Ländern an, so stellt man verwundert fest, dass dort Elektrokraftfahrzeuge oftmals im Straßenverkehr genutzt werden, ohne dass rechtliche Regelungen existieren. Weder verfügen diese Elektrokraftfahrzeuge über einen Haftpflichtversicherungsschutz noch gibt es rechtliche Rahmenbedingungen, die deren Nutzung regeln. Deutschland ist hier – angenehmerweise – einen anderen Weg gegangen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat in einem mehrmonatigen Prozess intensive Gespräche mit allen Beteiligten geführt, um eine Rechtsgrundlage für die Nutzung von Elektrokraftfahrzeugen im Straßenverkehr zu schaffen. Dass der von dem BMVI eingeschlagene Weg richtig war, zeigt sich insbesondere daran, dass die deutsche Lösung oftmals als »Musterlösung« betrachtet wird.

a) Das Elektrokraftfahrzeug als Kfz

Man könnte ketzerisch die Frage stellen, warum überhaupt das Elektrokraftfahrzeug eine eigene Regelung in der Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung haben muss. Handelt es sich nicht bei einem Elektrokraftfahrzeug um einen etwas schnelleren **Roller, der mit einem Pedelec** vergleichbar ist? Diese Frage führt im gewissen Sinne zum Kern der Diskussion. Gerade zu Beginn der Diskussion über die Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung wurde oftmals das Argument gebracht, es handle sich hierbei um ein Spielzeug, das weder einer Zulassung noch anderweitiger Regelungen bedürfe. Diese Sichtweise verkennt jedoch, dass ein Elektrokraftfahrzeug ein Kraftfahrzeug im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes ist. Schon auf den ersten Blick sieht man, dass ein zwanzig Kilometer schnelles Fahrzeug kein Spielzeug ist, sondern Schäden beim Fahrer selbst und bei Dritten verursachen kann. Ein solches Fortbewegungsmittel kann und darf daher nicht unreguliert am Straßenverkehr teilnehmen.

Ein Blick in das Gesetz bestätigt diese Auffassung: Gemäß § 1 Straßenverkehrsgesetz (StVG) handelt es sich bei einem Kraftfahrzeug um ein Landfahrzeug, das durch Maschinenkraft bewegt wird, ohne an Bahngleise gebunden zu sein. Dies entspricht auch der KH-Richtlinie. Sie definiert als Kraftfahrzeug jedes maschinell angetriebene Kraftfahrzeug, welches zum Verkehr zu Lande bestimmt und nicht an Gleise gebunden ist. Beiden Definitionen ist gemeinsam, dass die Maschinengetriebenheit von essenzieller Bedeutung ist. Bei einer »lehrbuchartigen« Subsumtion des Begriffes Elektrokraftfahrzeug unter diese Definition kommt als Ergebnis unproblematisch heraus, dass das **Elektrokraftfahrzeug als Kraftfahrzeug** aufzufassen ist.

Man könnte jedoch einwenden, dass auch ein elektrisch betriebenes Fahrrad in Form eines **Pedelec** maschinengetrieben sei. Und hier hat der Gesetzgeber § 1 Abs. 3 StVG ausdrücklich vorgesehen, dass diese Fahrradform kein Kraftfahrzeug im Sinne des Straßenverkehrsrechtes sei. Ein Widerspruch? Eigentlich nein! Der Gesetzgeber hat ausdrücklich entschieden, dass es sich bei einem Pedelec nicht um ein Kraftfahrzeug handelt. Dabei hat er darauf abgestellt, dass es sich durch Muskelkraft fortbewegt und »nur« mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb ausgestattet ist. Hört der Fahrradfahrer mit treten auf, verlangsamt das Fahrrad unmittelbar, da die maschinelle »Tretunterstützung« beendet wird.

Dass der Gesetzgeber vor diesem Hintergrund für Elektrokleinstfahrzeuge richtigerweise eine **Anwendung der KH-Richtlinie** annimmt und dementsprechend auch eine Versicherungspflicht im Verordnungswege regeln musste, ist rechtlich – aber auch praktisch – erforderlich. Wie eingangs schon ausgeführt, ist die Nutzung eines Elektrokleinstfahrzeuges allein schon aufgrund seiner Geschwindigkeit mit einem erhöhten Risiko für den Fahrer und unbeteiligte Dritte verbunden. Um die finanziellen Folgen für Dritte auszugleichen, hat der Bundesgesetzgeber – im Einklang mit der europarechtlichen Regelung der KH-Richtlinie – die Notwendigkeit einer Kfz-Haftpflichtversicherung angeordnet.

Mit dieser Entscheidung ist der Gesetzgeber auch im Einklang mit den **völkerrechtlichen Regelungen**, die das internationale Vertragsrecht vorsieht. So definiert das Wiener Übereinkommen über den Kraftfahrzeugverkehr ein Kraftfahrzeug als ein Fahrzeug, das nicht ausschließlich mit Muskelkraft bewegt wird und deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit über 6 Stundenkilometer liegt.

Und dass es sich bei einem Elektrokleinstfahrzeug um kein Spielzeug handelt, wird auch aus der Bilanz der Berliner Polizei vom Juli 2019 deutlich: Danach wurden in Berlin in den ersten vier Wochen der Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen 21 Verkehrsunfälle mit vier Schwer- und 15 Leichtverletzten polizeilich registriert.

b) Geltung des Straßenverkehrsgesetzes

Da es sich beim Elektrokleinstfahrzeug um ein Kraftfahrzeug im Sinne des Straßenverkehrsrechts handelt, gelten die **Regelungen des Straßenverkehrsrechts** auch direkt und unmittelbar, soweit die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung nichts Abweichendes regelt. Und wenn man sich die Pressemeldungen der letzten Wochen vor Augen hält, sind anscheinend viele Nutzer von Elektrokleinstfahrzeugen darüber überrascht, dass man einen E-Scooter **weder unter Alkohol- noch Drogeneinfluss** nutzen darf. Auch sieht die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung ausdrücklich vor, dass ein Elektrokleinstfahrzeug nicht zur Passagiermitnahme gedacht ist. Klar gesagt: Zwei Leute haben auf einem Elektrokleinstfahrzeug nichts zu suchen. Richtigerweise sieht die Verordnung für diesen Fall daher auch vor, dass der Fahrer ordnungswidrig handelt (vgl. § 14 Ziffer 4 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung, eKFV).

Hier ist sicherlich noch viel Aufklärungsarbeit, aber auch Überwachungsarbeit zu leisten: Die meisten Nutzer sind sich anscheinend dieser Besonderheiten nicht

bewusst. Auch nicht, dass gemäß § 24c StVG für Fahranfänger (Probezeit 2 Jahre) und Nutzer unter 21 Jahren ein absolutes Alkoholverbot besteht.

Bei anderen Regelungen wird man überlegen müssen, ob hier nicht vor dem Hintergrund eventueller Erfahrungen im Straßenverkehr die technischen Regelungen in der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung nachgeschärft werden müssten. So sieht § 11 Abs. 3 eKFV vor, dass der Führer eines Elektrokleinstfahrzeuges die **Richtungsänderung** so rechtzeitig und deutlich durch Handzeichen ankündigen muss, dass andere Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten daran ausrichten können, sofern an dem Elektrokleinstfahrzeug kein Fahrtrichtungsanzeiger vorhanden ist. Wer schon einmal versucht hat, bei Fahrt seine Hand von dem Lenker zu nehmen, um eine solche Richtungsänderung anzuzeigen, wird das nächste Mal vielleicht davon Abstand nehmen wollen, da das Fahren unsicher wird. Allein schon das Zurückblicken – zur Vorbereitung einer Richtungsänderung – bedarf schon sportlichen Geschicks. Hier wird man sicherlich beobachten müssen, ob das Fehlen eines Richtungsänderungsanzeigers unfallverursachend wirken könnte. Sollte dieses der Fall sein, sollte eventuell der technische Katalog der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung entsprechend angepasst werden. Der erste Referentenentwurf der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung in der Verbändeanhörung sah einen entsprechenden Blinker vor und wurde – eventuell nach Intervention der Hersteller und Verleiher – gestrichen. Der Ordnungsgeber sprach damals von »nach vorne und nach hinten wirkenden Fahrtrichtungsanzeigern«.

c) Versicherungsrechtliche Lage

Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung sieht in § 2 Abs. 1 Ziffer 2 vor, dass ein Elektrokleinstfahrzeug auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden darf, wenn es eine **gültige Versicherungsplakette für Elektrokleinstfahrzeuge** nach § 29 a der Fahrzeug-Zulassungsverordnung führt. Verstößt der Halter bzw. Fahrer gegen dieses Erfordernis, handelt er ordnungswidrig gemäß § 14 Ziffer 1 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung. Sollte er darüber hinaus für den E-Scooter gar keine Kfz-Haftpflichtversicherung abgeschlossen haben, so macht er sich gemäß § 6 Pflichtversicherungsgesetz strafbar, da er ein Kraftfahrzeug ohne die erforderliche Pflichtversicherung führt. Vor dem Hintergrund, dass hier ein vorsätzliches bzw. fahrlässiges Handeln mit einer Freiheitsstrafe zu einem Jahr (bei Vorsatz) bzw. bis zu sechs Monaten (bei Fahrlässigkeit) bzw. Geldstrafe bewehrt ist, können die Folgen für den Halter bzw. Fahrer schwerwiegend sein.

Der Versicherer wird eine Haftpflichtdeckung nur ausgeben, wenn das Elektrokleinstfahrzeug den **Anforderungen der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung** entspricht. Ob diese technischen Voraussetzungen erfüllt sind, zeigt sich für den Versicherer dadurch, dass das Elektrokleinstfahrzeug über eine Fahrzeug-Identifizierungsnummer verfügt und die Datenbestätigung nach § 20 Absatz 3a Satz 1–3 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung bzw. eine Bescheinigung über die Einzelbetriebserlaubnis dem Versicherer nachweist, dass der Elektrokleinstfahrzeug-Typ über eine allgemeine Betriebserlaubnis verfügt bzw. für das Fahrzeug

eine Einzelbetriebserlaubnis erteilt worden ist (vgl. § 2 Abs. 1 Ziffer 1, Satz 2 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung).

Wie sieht jedoch die Lage aus, wenn der Kfz-Haftpflichtversicherer eine Versicherungsplakette herausgegeben hat, obgleich das **Elektrokleinstfahrzeug über keine Betriebserlaubnis bzw. Einzelbetriebserlaubnis verfügt** – mithin keine Fahrzeug-Identifizierungsnummer hat. Ein solcher Fall kann beispielsweise dann vorliegen, wenn der Versicherungsnehmer in seinem Antrag eine nicht vorhandene Fahrzeug-Identifizierungsnummer eingibt oder die Versicherungsplakette, die er für ein Elektrokleinstfahrzeug, das der eKFV entspricht, erhält, an ein Elektrokleinstfahrzeug anbringt, das die Voraussetzungen der eKFV nicht erfüllt und damit gar nicht am Straßenverkehr teilnehmen darf. Die Auswirkungen sind hier klar: Das Fahrzeug, das der Kfz-Haftpflichtversicherer versichert hat und das durch die Fahrzeug-Identifizierungsnummer bestimmt wird, ist nicht das Fahrzeug, an dem die Versicherungsplakette angebracht wurde. Aufgrund des dolosen Verhaltens des Versicherungsnehmers riskiert dieser seinen Versicherungsschutz und ein Geschädigter wäre nicht geschützt. Hier ist der Sachverhalt vergleichbar mit dem beim Pkw/Lkw als »Kennzeichenmissbrauch« bekannten Fall. Erschwerend kommt hinzu, dass das Verkehrsoffer bei einem Unfall mit einem nicht zulassungsfähigen Elektrokleinstfahrzeug auch nicht über die Verkehrsofferhilfe geschützt wäre. Ein Elektrokleinstfahrzeug, das nicht den Anforderungen der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung entspricht, ist nicht versicherbar. Deshalb würde es sich gerade nicht um ein pflichtwidrig nicht versichertes Elektrokleinstfahrzeug handeln, sodass die Verkehrsofferhilfe nicht einstandspflichtig wäre. Der Fahrer eines derartigen Elektrokleinstfahrzeuges müsste damit die Schadenersatzansprüche des Verkehrsoffers allein begleichen.

Auch eine **Privathaftpflichtversicherung des Fahrers** kann hier nicht weiterhelfen. Bei dem Elektrokleinstfahrzeug handelt es sich um ein Kraftfahrzeug. Deshalb würde ein eventuell vorhandener Ausschlussatbestand der Privathaftpflichtversicherung greifen, wonach Schäden, die durch ein versicherungspflichtiges Kraftfahrzeug verursacht werden, nicht gedeckt wären.

Und wie sieht es mit der **Versicherbarkeit von nicht zulassungsfähigen Elektrokleinstfahrzeugen**, wie beispielsweise Mono-Wheelern, aus? Auch bei Mono-Wheelern, Hoverboards und Co. handelt es sich nicht um harmlose Lifestylegeräte, sondern um Kraftfahrzeuge – einhergehend mit einem spezifischen Risiko. Es gibt für derartige Fortbewegungsmittel keine Betriebserlaubnis. Sie müssen daher auch nicht den technischen Zulassungsvoraussetzungen entsprechen. Jedes Kraftfahrzeug, das auf öffentlichen Wegen und Plätzen verwendet werden soll, muss jedoch bestimmte Sicherheitsanforderungen erfüllen. Dies ist im Interesse der Allgemeinheit, insbesondere schwächerer Verkehrsteilnehmer. Diese sind selbstverständlich schutzwürdig. Kraftfahrzeuge (wie Pkw), die dem Zulassungswesen unterliegen und den Zulassungsvorschriften nicht entsprechen, dürfen grundsätzlich nicht auf öffentlichen Wegen und Plätzen verwendet werden. Diese Fahrzeuge werden unstreitig weder zugelassen noch versichert. Gleiches gilt für nicht zulassungsfähige Elektrokleinstfahrzeuge

Nur für die Verwendung auf öffentlichen Wegen und Plätzen sieht § 1 PflVG eine Kfz-Haftpflichtversicherung vor. Aus § 1 StVG ergibt sich, dass Kraftfahrzeuge auf öffentlichen Wegen und Plätzen nur verwendet werden dürfen, wenn sie von der zuständigen Behörde zum Verkehr zugelassen sind. Dies wäre bei Vorliegen einer Betriebserlaubnis der Fall. Es ist nicht Zweck einer Pflichtversicherung, sich von den finanziellen Folgen illegalen Handelns freizukaufen. Potentielle Verkehrspartner müssen vielmehr vor illegalem Handeln geschützt werden. Ein Bedarf für eine illegale Nutzung von Kleinstfahrzeuge, die nicht der eKFV entsprechen, ist auch nicht erkennbar. Es gibt legale Alternativen. Nicht erlaubte Elektrokleinstfahrzeuge dürfen auf abgeschlossenem Gelände genutzt werden – dann unterfallen sie auch dem Deckungsumfang der Privathaftpflichtversicherung. E-Scooter, die der eKFV entsprechen, können versichert werden und dürfen dann auf Fahrradwegen und Straßen gefahren werden. Dieses folgt auch aus dem Gedanken, dass der im Pflichtversicherungsgesetz geltende Kontrahierungszwang die Vertragsfreiheit des Versicherers einschränkt. Nur wenn eine Versicherbarkeit besteht, ist diese Einschränkung auch gerechtfertigt. Für welche Elektrokleinstfahrzeuge eine Versicherungspflicht und damit Kontrahierungszwang besteht, ergibt sich aus der eKFV. Keiner käme auf den Gedanken, dass ein Versicherer verpflichtet wäre, einem juristischen Laien, der schon immer gerne Rechtsrat geben wollte, eine Anwaltshaftpflichtversicherung anbieten zu müssen, damit die infolge der Falschberatung verursachten Schäden gedeckt sind.

Das OLG Naumburg stellt in seiner Entscheidung vom 23.10.2014 (4 U 69/13) folgerichtig fest, dass für ein Fahrzeug ohne Betriebserlaubnis Versicherungsschutz nicht angeboten werden darf.

Aus dem Urteil des Amtsgerichtes Lübeck vom 27. September 2007 kann nichts Gegenteiliges geschlossen werden. Dort ging es um ein Segway, das in bestimmten Bundesländern eine Betriebserlaubnis hätte erlangen können und damit aus Sicht des Gerichts für den Verkehr im öffentlichen Raum zulassungsfähig war. Darauf stellt auch das Landgericht Lübeck mit Urteil vom 11. Dezember 2008 ab. Unabhängig von der Frage, ob die Urteilsgründe des Amtsgerichtes bzw. Landgerichtes Lübeck in dem damaligen konkreten Fall überzeugen können, liegt bei den Elektrokleinstfahrzeugen der Sachverhalt gerade anders. Hier ist eine Nutzung derartiger Elektrokleinstfahrzeuge aufgrund der klaren Entscheidung des Bundesgesetzgebers auf deutschen Wegen und Plätzen nicht möglich. Ein Anwendungsbereich für die Urteile der beiden Lübecker Gerichte wäre daher noch nicht einmal eröffnet.

Da es sich bei einem Elektrokleinstfahrzeug rechtlich gesehen um ein Kraftfahrzeug im Sinne des Straßenverkehrsrechtes handelt, gelten auch für das Elektrokleinstfahrzeug im Versicherungskontext die **klassischen Obliegenheiten** wie Trunkenheit und Unfallflucht:

Sollte der Fahrer eines Elektrokleinstfahrzeuges unter Alkoholeinfluss einen Drittschaden verursachen, so begeht er gegenüber dem Kfz-Haftpflichtversicherer eine Obliegenheitsverletzung. Der Versicherer wäre daher berechtigt, beim Fahrer einen Regress in Höhe von bis zu EUR 5.000 vorzunehmen, sofern die Obliegenheitsverletzung kausal für den Schadeneintritt ist. Die Kausalität wird bei einer

Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille unwiderleglich vermutet. Bei einer Blutalkoholkonzentration von mehr als 0,3 Promille gilt – sofern Ausfallerscheinungen beim Fahrer bestehen – ein Anscheinsbeweis für eine derartige Kausalität.

Auch im Fall einer **Unfallflucht** – bei der Fahrer seiner Aufklärungspflicht nicht nachkommt – kann der Kfz-Haftpflichtversicherer beim Fahrer einen Regress von bis zu EUR 5.000 beim schadenverursachenden Fahrer vorzunehmen.

Wie sieht aber die Lage aus, wenn der Fahrer verbotswidrig einen **Passagier mit seinem Elektrokraftfahrzeug befördert** und es infolge eines Verschuldens des Fahrers zu einem Unfall kommt, bei dem der Passagier geschädigt wird? Hier ist der »Passagier« zwar grundsätzlich als Dritter durch die Kfz-Haftpflichtversicherung geschützt. Jedoch statuiert § 8 eKFV klar, dass die »Personenbeförderung« mit Elektrokraftfahrzeugen nicht gestattet ist. Ein Verstoß gegen diese Regelung könnte dazu führen, dass der geschädigte »Passagier« ein erhebliches Mitverschulden angerechnet bekommen würde und sich daher sein Schadenersatzanspruch gegenüber dem Kfz-Haftpflichtversicherer entsprechend reduzieren würde.

Und wenn wir schon gerade dabei sind: Wie sieht denn die Rechtslage aus, wenn das Elektrokraftfahrzeug im Winter keine **Winterreifen** hat?

Eine generelle Winterreifenpflicht besteht bekanntermaßen in Deutschland nicht, sondern nur eine situative Winterreifenpflicht. Bei winterlichen Straßenverhältnissen müssen bei einem Kraftfahrzeug daher Winterreifen aufgezogen sein, die den Anforderungen des § 36 Abs. 4 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) entsprechen. Für einspurige Kraftfahrzeuge, wie beispielsweise Motorräder – oder auch Elektrokraftfahrzeuge –, existiert jedoch keine Winterreifenpflicht (vgl. § 2 Abs. 3a Satz 2 lit. b Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)). Allerdings sieht hier der Gesetzgeber in § 2 Abs. 3a Satz 4 StVO vor, dass diese Fahrzeuge nur unter bestimmten Voraussetzungen mit Sommerreifen fahren dürfen: (i) Vor jeder Fahrt muss der Fahrer prüfen, ob es erforderlich ist, die Fahrt durchzuführen, da das Ziel mit anderen Verkehrsmitteln nicht erreichbar ist, (ii) während der Fahrt ist ein Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug einzuhalten, der in Metern mindestens der Hälfte der Geschwindigkeit in Stundenkilometer entspricht und (iii) es darf nicht schneller als 50 Stundenkilometer gefahren werden, wenn nicht schon eine geringere Geschwindigkeit geboten sein sollte. Mindestens bei der ersten Voraussetzung mag man sich die Frage stellen, ob diese bei der Nutzung eines Elektrokraftfahrzeugs bei winterlichen Verhältnissen immer erfüllt ist. Verstößt der Fahrer gegen die besonderen Verhaltenspflichten in § 2 Abs. 3a Satz 2 lit. b StVO, so kann dieses in der Konstellation, dass der Fahrer des Elektrokraftfahrzeugs Geschädigter bei einem Verkehrsunfall mit einem anderen Kfz ist, zu einer Reduzierung seiner Ansprüche gegenüber dem Schädiger führen, soweit sich der Verstoß im konkreten Unfallgeschehen ausgewirkt hat.

Einführung in die Geräte und Nutzerperspektive

Lars Zemke,

Vorsitzender Bundesverband Elektrokleinstfahrzeuge e. V., Berlin

1. Einführung in die Thematik:

Da wir vermutlich als Verband den meisten Anwesenden noch nicht bekannt sind: Der Verein »Electric Empire – Bundesverband Elektrokleinstfahrzeuge« mit vollständigem Namen ist eine Interessenvertretung für Nutzer von Elektrokleinstfahrzeugen und Firmen, welche in diesem Bereich aktiv sind. Wir werben für eine innovative Mobilitäts- und Verkehrspolitik und versuchen, umweltbewusste und platzsparende Fahrzeuge als sinnvolle Alternative in der Verkehrswende in der Gesellschaft bekannt zu machen.


Ich würde zu Beginn im Rahmen der weiteren Diskussion ein paar Begrifflichkeiten definieren, um den späteren Dialog klarer zu gestalten. Darunter zählt das Verständnis, was ein Elektrokleinstfahrzeug (eKF) ist und ob es privat oder im Rahmen des Sharing genutzt wird. Gerade im Verlauf des letzten Jahres stand ja stärker der Sharing Betrieb im Fokus der Öffentlichkeit.

Ein Elektrokleinstfahrzeug zunächst ist ein leichtes, von einem Elektromotor angetriebenes Transportmittel. Im Englischen ist der Begriff »personal light electric vehicle« gebräuchlich oder auch kurz PLEV. Das Wort »personal« spezifiziert dabei in der englischen Definition, dass die Fahrzeuge von nicht mehr als einer Person gefahren werden. Viele der Geräte können stehend geführt werden. Hier muss abgegrenzt werden zwischen eKF im juristischen Sinne und im weiteren Gebrauch aus Verbrauchersicht.

Im juristischen Sinne zählen in Deutschland zu den zwei Hauptvertretern die Segways, sowie E-Scooter. Auf Basis der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 obliegen stehend gefahrene zwei, drei und vierrädrige Fahrzeuge der nationalen Gesetzgebung.

2. Vorstellung der Fahrzeuge:

Genutzte elektrische Mikromobilität in Deutschland:

	Segway	E-Stehroller	Elektroskateboard	E- Einrad	One Wheel	Hoverboard
						
Gewicht	20-55 kg	10-20 kg	6-12 kg	9-20 kg	11 kg	ca 8 kg
Reichweite	20-40 km	15-30 km	12-45 km	15-30 km	12-25 km	5-12 km
durchschnittliche Höchst - Geschwindigkeit	20 km/h <small>(nur getrocknet verkauft)</small>	20 km/h <small>(nur getrocknet verkauft)</small>	20-40 km/h	20-35 km/h	24-30 km/h	12 km/h
selbstbalancierend	ja	nein	nein	ja	ja	ja

 Bundesverband
Elektrokleinstfahrzeuge

Abbildung Nr. 01: Übersichtstabelle Fahrzeuge genutzter elektrische Mikromobilität in Deutschland

Segways bedürfen vermutlich genauso wie E-Scooter für die meisten keine weitere Erklärung. Sie sind bereits seit 2009 Bestandteil der Mobilitätshilfenverordnung, die von der eKfV im letzten Jahr abgelöst wurde. Über eine Gewichtsverlagerung der Haltestange werden sie beschleunigt, gelenkt sowie gebremst.

E-Scooter benötigen ebenfalls eigentlich keiner Erläuterung zur Fahrweise. Die einzige Anmerkung ist die Position, die viele Fahrer fälschlicherweise einnehmen. Das Gewicht muss bei der Fahrt stärker in das hintere Bein verlagert werden, während das vordere Bein Sicherheit im Fall des Bremsens bietet. Auf keinen Fall sollte man die Füße nebeneinander auf das Trittbrett stellen.

Nicht Teil der Fahrzeuge im juristischen Sinne sind alle Geräte, die keine Lenk-/Haltestange aufweisen. Dazu zählen:

Elektro-Skateboard, wird ähnlich wie das bekannte »Rollbrett/Longboard« mit zusätzlichem Elektromotor genutzt. Man steht leicht breitbeinig auf dem Brett parallel zur Fahrtrichtung und erreicht einen sicheren Stand durch Selbstbalance. Die Regulierung von Geschwindigkeit und Bremse erfolgt per Bluetooth Fernbedienung plus entsprechender Gewichtsverlagerung. Bei der Beschleunigung des Boards sollte man immer leicht nach vorne gebeugt fahren, um einen sicheren Stand während der Fahrt zu gewährleisten. Der Anwendungsbereich liegt mehr auf Straße/Radweg kann aber durch entsprechende Radwahl auch um Wiese oder Waldweg erweitert werden. Für die Mitnahme im ÖPNV eignet sich dieses Fahrzeug sehr gut, da es mit ca. 6–8 kg kurze Strecken getragen bzw. platzsparend in Bus/Bahn verstaut werden kann.

MonoWheel/Electric Unicycle, wird wie ein Einrad zwischen beide Beine geklemmt. Der Unterschied zum analogen Einrad mit Pedale liegt darin, dass der Nutzer links und rechts vom Rad auf ein-/ausklappbaren Fußrasten steht und durch reine Gewichtsverlagerung nach vorne oder hinten das elektrische Einrad beschleunigt oder bremst. Das Fahrzeug selbst versucht immer durch das im Geräteinneren verbaute Gyroskop den Nutzer senkrecht zu halten und gleicht dementsprechend den Neigungswinkel des Nutzers aus. Der Anwendungsbereich reicht von Straße/Radweg bis zur Wiese oder Waldweg. Für die Mitnahme im ÖPNV eignet sich dieses Fahrzeug perfekt, da es ähnlich wie ein Rollkoffer per ausfahrbarem Griff geschoben werden kann.

Onewheel sind eine Mixtur aus Skateboard und Einrad. Der Nutzer steht wie beim Skateboard parallel zur Fahrtrichtung breitbeinig auf einem etwas kleineren Brett.

Gefahren wird ein **Hoverboard** ähnlich wie ein MonoWheel 90 Grad versetzt zur Fahrtrichtung. Das Standbrett wird links und rechts von jeweils einem Rad mit eingebautem Elektromotor angetrieben, welches wie beim MonoWheel per Selbstbalancierung bewegt wird. **Hovershoes** werden wie Rollschuhe genutzt. Der Nutzer stellt sich mit dem jeweiligen Fuß auf ein Gerät und startet per Selbstbalancierung die Fahrt oder das Bremsen. Unsere Erfahrungen zeigen, dass fast niemand Hoverboards und Hovershoes intermodal nutzt. Hoverboard/-shoes sind sehr verbreitet in der Altersklasse von Kindern und Jugendlichen. Leider trifft diese Altersklasse die aktuelle Situation »Straftäter ohne Versicherung« äußerst hart, da gerade hier die Gesetzeslage kaum bzw. gar nicht wahrgenommen wird. Zusätzlich fehlt oft im Einzelhandel der entsprechende Hinweis bzw. der Verkauf im Spielzeugladen verzerrt die Einstufung als Kraftfahrzeug. Im absoluten Härtefall kann das Fahren solcher Hoverboards durch Kinder dazu führen, dass bei entsprechender Ahndung durch die Staatsanwaltschaft Auswirkungen auf die Erteilung einer zukünftigen Fahrerlaubnis die Folge sind.

Bei der Frage, ob man auch Fahrzeuge ohne Lenk- & Haltestange zulassen sollte, muss gesagt werden, dass ein Fahrzeug, nur weil es Spaß macht gefahren zu werden, kein reines Spaßgerät sein muss. Im Rahmen einer städtischen Mobilität trifft ein E-Longboard den Nerv der Zeit, wenn man sich Städte wie San Francisco oder New York anschaut.

In den letzten Jahren wurde auch signifikant die Technik, z.B. die Reichweite verbessert. Die durchschnittliche Distanz, die mit einem solchen Fahrzeug zurückgelegt werden kann, reicht dabei von 15 zu bis zu 50 Kilometern pro Ladung. Unsere Wahrnehmung als Verband ist, dass Fahrzeuge wie Monowheels oder E-Longboards eben nicht als Spaßgerät von den Nutzern eingesetzt werden. Die Bezeichnung »Hightech auf Rädern« ist angebrachter. Eine Regulierung könnte auch zu einem weiteren Wahrnehmungswandel führen: Die Geräte dürfen nun außerhalb vom Privatgelände gefahren werden. Sie müssen somit nicht mehr auf einen Spaßfaktor reduziert beworben werden. Dennoch sollte man nicht den Spaßfaktor bei elektrischer

Mikromobilität unterschätzen. Eben dieser wird als einer der Erfolgsfaktoren in der Adaptionrate von E-Scootern angesehen.

Länder, wie Norwegen, Finnland, Dänemark oder Frankreich haben eKF ohne Lenk- und Haltestange bereits legalisiert. Wir sehen nicht die Lenkstange als das ausschließende Kriterium in der Verkehrssicherheit. Beispielsweise gibt es kein KFZ mit einer höheren Wendigkeit als ein E-Einrad. Auf einem E-Skateboard erhält man eine höhere Standsicherheit, als auf einem E-Scooter mit Haltestange. Wichtig wäre es solche Faktoren, sowie das Lernverhalten wissenschaftlich zu begleiten. Daher sprechen wir uns auch für eine Wiederaufnahme der geplanten zweiten eKFV aus.

3. eKF Nutzung: Privatnutzung gegenüber Sharingnutzung

Zwar gibt es kaum eine andere Fahrzeugklasse, bei dem das Verleihsystem so stark im Vordergrund steht, wie bei Elektrokleinstfahrzeugen. Dies gilt sowohl für den E-Scooter als auch den Segway. Dennoch muss die langfristige Entwicklung bei der Anzahl der Fahrzeuge gesehen werden. Eine Sharingnutzung unterscheidet sich dabei aus unserer Sicht in einer Vielzahl von Punkten gegenüber dem Privatnutzer. Beide Märkte sind nicht direkt vergleichbar. So ist der Umgang mit den Privat-Geräten wesentlich schonender. Die Fahrzeuge werden nicht öffentlich abgestellt und Personen unter Alkoholeinfluss sind keine Zielgruppe im Stadtgebiet. Der Besitz eines E-Rollers stellt eine langfristige Nutzung dar. Der Sharingmarkt bildet im Rahmen des Free-Floatings und der erhöhten Preispolitik eher eine kurze und spontane Nutzung.

Hier ist es zwar noch sehr früh über die kurze Zeit Ableitungen zur Mobilitätsentwicklung zwischen Sharing- und Privatnutzung abzuleiten. Allerdings können wir für die Relevanz von privat verwendeten eKF und Sharinganbietern Prognosen aufstellen. Dabei wird der Privatbesitz von E-Scootern in diesem Jahr wesentlich relevanter werden:

Zum 30.09 des letzten Jahres standen dabei 32.000 von drei Leih-Scooter Anbietern auf deutschen Straßen¹. Schätzungsweise somit 55.000 von allen fünf Anbietern zusammen damals im September.

Laut einer Befragung der Gesellschaft für Konsumforschung besaßen 1 % der Deutschen über 18 Jahren bereits einen E-Scooter². Dies würde hochgerechnet ca. 680.000 Fahrzeuge bedeuten. Somit bestimmten im letzten Sommer 7 % aller Scooter den größten Teil der Schlagzeilen um dieses Transportmittel.

Auch wird ein Großteil der Studien um Verleihsysteme geplant. Privatnutzung wird wissenschaftlich kaum evaluiert. Dies geschah unter anderem bei Betrachtung um eine Substitution anderer Verkehrsmittel³. Der Hintergrund ist oft, dass die dor-

1 **E-Scooter in Deutschland** Civity, 30.09.2019 E-Scooter in Deutschland
<http://scooters.civity.de>.

2 **E-Scooter-Freizeitspaß oder New Mobility?** Gesellschaft für Konsumforschung – 17. September 2019
<https://www.gfk.com/de/insights/press-release/e-scooter-freizeitspass-oder-new-mobility/>

3 **E-Tretroller im Stadtverkehr** Agora Verkehrswende, Abbildung 5 https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2019/E-Tretroller_im_Stadtverkehr/Agora-Verkehrswende_e-Tretroller_im_Stadtverkehr_WEB.pdf.

tigen Daten besser zu erheben sind. Eine intermodale Nutzung, für die der E-Scooter insbesondere auf dem Land prädestiniert ist, wird hingegen nicht betrachtet. Dort existiert kein Sharingsystem und damit auch keine Dichte an Fahrten, die man nur aufwendig und langfristig erfassen kann.

Hinter uns liegen jetzt 7 Monate eKFV. An dieser Stelle möchte ich gerne einen Ausblick auf das vor uns liegende Jahr geben:

Der Fahrradmonitor 2019 vom September kommt zu dem Ergebnis, dass 2 % der Befragten sicher planen in den nächsten 12 Monaten ein eKF zu erwerben. Dies entspricht ca. 1,4 Millionen Fahrzeugen. Zusätzlich dazu geben 12 % an vielleicht in den nächsten 12 Monaten ein solches Fahrzeug zu kaufen. Die Verteilung liegt dabei 2/3 Männer zu einem Drittel Frauen⁴.

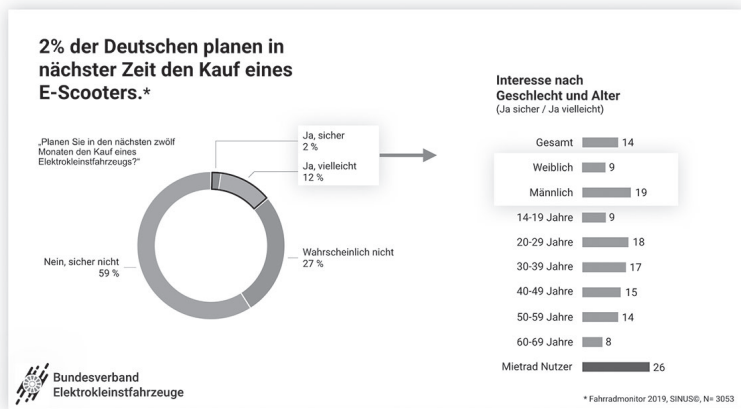


Abbildung Nr. 02: Aktuelles Marktpotenzial von Elektrokleinstfahrzeugen in Deutschland

Interessant ist ebenfalls die Verteilung im Sinusmilieu. Dabei werden Personen eines Milieus in Gruppen zugeteilt. Auf der X Achse ist die Grundorientierung dargestellt. Auf der linken Seite stehen eher Traditionsbewusste, weiter rechts die Modernen. Die Y Achse zeigt die soziale Lage bzw das Einkommen. Es lässt sich erkennen, dass die Privatnutzung eines E-Scooters zukünftig nicht von dem Einkommen abhängig ist. Die persönliche Einstellung in der Grundorientierung bestimmt das Nutzungsverhalten. Personen, die Neuem eher aufgeschlossen sind, neigen zum Kauf.

4 **Fahrradmonitor Deutschland 2019** BMVI, 30 September 2019
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/fahrradmonitor-2019.html>.

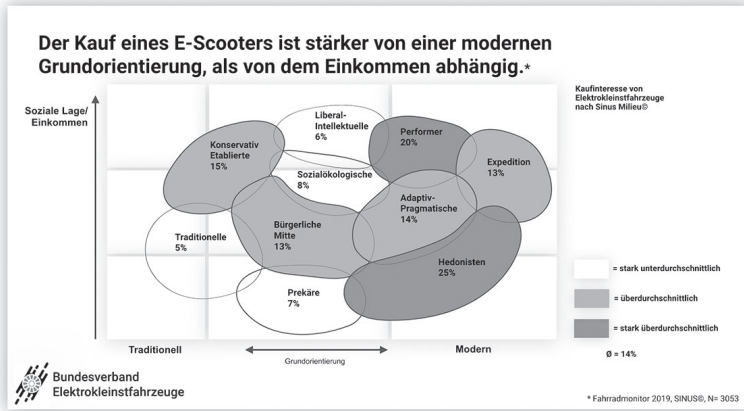


Abbildung Nr. 03: Aktuelle Zielgruppe von Elektrokleinstfahrzeugen in Deutschland⁸

4. Betriebserlaubnispflicht

Nahezu jeder vor dem Inkrafttreten der Verordnung verkaufte E-Scooter weist keine Allgemeine Betriebserlaubnis auf und kann somit nur über eine Einzelbetriebserlaubnis zugelassen werden. Diese nachträglich für einen Scooter zu erhalten dürfte kostentechnisch 4-5-stellig zu Buche schlagen. Daher ist eine nachträgliche Zulassung bereits verkaufter Geräte für Verbraucher quasi ausgeschlossen. An dieser Stelle könnte man davon ausgehen, dass Verbraucher nach dem Juni letzten Jahres darauf achten ein Fahrzeug zu erwerben, das sie legal auf deutschen Straßen fahren dürfen:

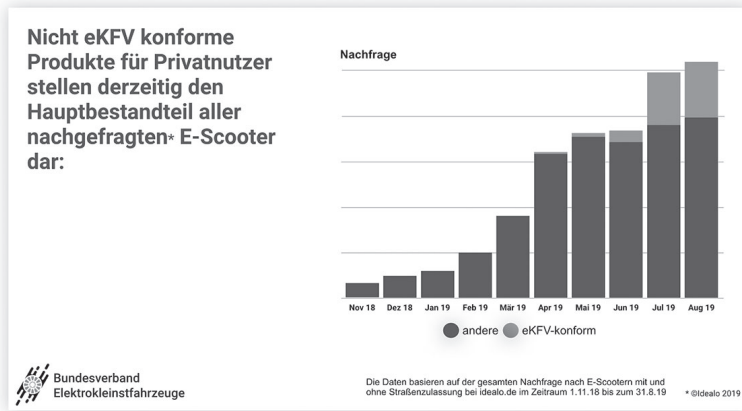


Abbildung Nr. 04: Nachfrage nach eKFV konformen eKF:⁵

Bedauerlicherweise ist dies nicht direkt der Fall. Zwar steigerte sich die Nachfrage vom Juni zum August bei eKFV konformen Geräten. Allerdings liegt diese dennoch lediglich nur bei 23 %. Dass in einem Markt 77 % aller nachgefragten regulierten Fahrzeuge nicht auf deutschen Straßen gefahren werden dürfen, stellt eher eine Seltenheit dar.

Wie bereits angesprochen, kann davon ausgegangen werden, dass hochgerechnet bereits im Juni eine mittlere sechsstellige Zahl an Fahrzeugen im Verkehr waren. Fahrzeuge ohne Betriebserlaubnis sind bekanntlich nicht versicherbar. Ein großer Teil fällt darunter. Die einzige Möglichkeit besteht in dem Verkauf der E-Scooter in Länder, die E-Scooter den Fahrrädern gleichstellen und keine Betriebserlaubnis vorgeben.

Nutzer hingegen aus dem Ausland können ihre Fahrzeuge wiederum großteils nicht in Deutschland nutzen. Einheitliche Gesetze auf EU Ebene stellen sowohl für Verbraucher als auch für Hersteller an vielen Stellen eine Bereicherung dar.

Eine homogene Regelung wäre praxisorientiert, da Nutzer ihr Fahrzeug in den Nachbarländern verwenden können. Ein Straftatbestand durch eine fehlende Versicherung, die in einigen Ländern lediglich optional ist, würde auch entfallen. Für den Verbraucher herrscht eine höhere Sicherheit ebenfalls in der Nutzung der Verkehrsinfrastruktur oder den Promillegrenzen. Da Länder wie Österreich eKF vollständig den Fahrrädern gleichstellen, können sich daraus resultierend in Deutschland Konflikte ergeben.

5 **Mit diesen E-Scootern bist du gut unterwegs-** Idealo, 4 September 2019
<https://www.ideal.de/magazin/2019/09/04/mit-diesen-e-scootern-bist-du-gut-unterwegs/>

5. Fahren unter Alkoholeinfluss

Im Zusammenhang mit Fahrten unter Alkoholeinfluss weicht die Wahrnehmung der Verbraucher besonders ab. Durch das ähnliche Gewicht, der gleichen Flächennutzung sowie der gleichen, teilweise sogar geringeren Geschwindigkeit, entsteht der Eindruck es gelten dieselben Grenzen wie für Fahrräder.

Hier ist durchaus auch die Kommunikation zu Beginn der Einführung kritisch zu hinterfragen. Der Claim »wird dem Fahrrad gleichgestellt« ist eindeutig nicht haltbar, da hier die Rechtsnorm von KFZ angelegt wird. Insbesondere die Null Promillegrenze für Jugendliche unter 21 trifft besonders die eher jüngere Zielgruppe der Rollerfahrer.

Diese Einordnung ist aus Sharing Sicht durchaus gerechtfertigt. So verzeichnete die Stadt München bis Oktober 1500 Fahrten unter Alkoholeinfluss. Darunter die Hälfte über 1,1 Promille. Dies entsprach in nur 4 Monaten in etwa der Hälfte aller registrierten Alkoholvergehen am Steuer des Jahres 2018 in München⁶. Ähnliches gilt in anderen Städten. Leider existiert keine Studie, die Angaben darüber macht, welches Verkehrsmittel E-Scooter Fahrer unter Alkoholeinfluss substituieren.

Jene Promillegrenze muss aus unserer Sicht wesentlich stärker kommuniziert werden, da den Nutzern eben nicht bewusst ist, dass sie ein KFZ fahren.

6. Fazit und Handlungsbedarf

Bislang stand der Sharingmarkt im letzten Jahr im Fokus, sowohl aus Sicht der Öffentlichkeit, als auch in der Forschung. Der Privatmarkt für eKF wird in den nächsten Jahren noch weiter wachsen und muss auch in der Diskussion um eine angemessene Rechtsprechung stärker beachtet werden.

Wir als Verband würden uns ein Testprojekt, wie die ursprünglich geplante zweite Verordnung für Fahrzeuge ohne Lenk- und Haltestange, wünschen. Fahrzeuge ohne ausreichende und aktuelle Tests für den Straßenverkehr kategorisch auszuschließen, lehnen wir ab. Die eKFV wäre keine Verordnung mehr, die nur auf zwei Fahrzeugtypen zugeschnitten ist, sondern Entwicklern einen juristischen Rahmen zum experimentieren weiterer Mobilitätsformen gibt. Sie werden im technischen Fortschritt der nächsten Jahren auch nicht einfach verschwinden, sondern weiter an Präsenz zunehmen. Wichtig für uns ist es, dass diese Fahrzeuge reguliert werden und man einen angemessenen Rahmen schafft in dem man diese testet.

Eine europaweite einheitliche Regelung wäre aus unserer Sicht wünschenswert. Andernfalls kann ohne drastische Maßnahmen nur schwer ausgeschlossen werden, dass Fahrzeuge ohne Betriebserlaubnis weiterhin in den deutschen Verkehr gebracht werden. Dem Verbraucher gegenüber würde eine Harmonisierung helfen und mehr Sicherheiten bieten.

6 **Betrunken auf dem E-Scooter: Mehr als 1.500 Fälle in München** Bayerischer Rundfunk, 21. Oktober 2019 <https://www.br.de/nachrichten/bayern/betrunken-auf-dem-e-scooter-mehr-als-1-500-faelle-in-muenchen,RFWJNEL>.

Hochrisikophase Fahranfänger – Neue Wege zur Fahrkompetenz nach dem Fahrerlaubniserwerb

Dr. Heidi Grattenthaler,
Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach

1 Einleitung

18- bis 24-jährige Verkehrsteilnehmer haben seit Jahrzehnten anhaltend das mit Abstand höchste Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken. So verunglückten auch im Jahr 2018 in Deutschland insgesamt 60'976 Personen dieser Altersgruppe im Straßenverkehr, 369 wurden getötet (Destatis, 2019). Häufiger als andere Altersgruppen verunglücken die 18- bis 24-Jährigen als Benutzer von Pkw (2018: 66,4 % als Pkw-Insassen, davon 29'987 als Fahrer und 10'428 als Mitfahrer; Destatis, 2019). Dennoch lässt sich hier über die letzten knapp drei Jahrzehnte ein Rückgang erkennen: Im Vergleich zum Jahr 1991 ist die Zahl der verunglückten 18- bis 24-jährigen Pkw-Insassen um mehr als die Hälfte von 99'187 auf 40'515 Personen in 2018 zurückgegangen (Destatis, 2019, S. 40).

Diese Verbesserung der Verkehrssicherheit von Pkw-Fahranfängern geht in Teilen auch auf die in den letzten drei Jahrzehnten erfolgten Bemühungen zur Verbesserung unseres Systems der Fahranfängervorbereitung¹ zurück. Hierzu gehören mit jeweils nachgewiesenem positivem Effekt auf die Verkehrssicherheit:

- die Einführung der Fahrerlaubnis auf Probe im Jahr 1986 (für die Evaluationsergebnisse siehe Meewes & Weißbrodt, 1992),
- die Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger im Jahr 2007 (für die Evaluationsergebnisse siehe Holte, Assing, Pöppel-Decker & Schönebeck, 2010) sowie

1 Die Fahranfängervorbereitung umfasst die Gesamtheit aller Bedingungen und Maßnahmen, die »vom Gesetzgeber rechtlich vorgegeben oder darüber hinaus im kulturellen Kontext gezielt bereitgestellt und genutzt werden, um das selbstständige, sichere und eigenverantwortliche Fahren eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr zu erlernen und das dafür erforderliche Wissen und Können nachzuweisen« (Genschow, Sturzbecher & Willmes-Lenz, 2013a, S. 11 f.). Der vorliegende Beitrag konzentriert sich diesbezüglich auf solche Maßnahmen im deutschen System der Fahranfängervorbereitung, die (1) im Rahmen der Erteilung von Fahrerlaubnisrechten rechtlich zu regeln sind, (2) den Erwerb von Fahrkompetenzen aktiv unterstützen und (3) nach dem Fahrerlaubniserwerb greifen.

- die Einführung des BF17 für die jüngsten Pkw-Fahranfänger in den Jahren 2004 bis 2008 (für die Evaluationsergebnisse siehe Schade & Heinzmann, 2011). Ebenso gehören hierzu die in den letzten 15 Jahren bereits erfolgten oder noch laufenden Optimierungen einzelner Systembausteine wie
- der Theoretischen und der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung (Bönninger & Sturzbecher, 2005; Malone, Biermann, Brünken & Buch, 2012; Sturzbecher, Bönninger & Rüdell, 2010; Sturzbecher, Mörl & Kaltenbaek, 2014; Sturzbecher, Luniak & Mörl, 2016; TÜV | DEKRA arge tp 21, 2013, 2017),
- der Fahrausbildung (Bredow & Sturzbecher, 2016; Petzoldt, Weiß, Franke, Krems & Bannert, 2011; BASt-Projekt FE82.0706/2017 »Fahranfängervorbereitung in Deutschland – Erarbeitung eines Umsetzungskonzeptes für die Optimierung der Fahrausbildung (OFSA II)«: Laufzeit Anfang 2019 bis Mitte 2021) und
- der Fahrlehrerausbildung (Brünken, Leutner, Sturzbecher, Bredow & Ewald, 2017; BASt-Projekt FE82.0702/2017 »Untersuchungen zur wissenschaftlichen Begleitung des reformierten Fahrlehrerrechts: Teil 1 – Erarbeitung einer Gesamtkonzeption und Erfassung der Umsetzungspraxis der neu gestalteten Fahrlehrerausbildung«: Laufzeit Anfang 2018 bis Mitte 2020).

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurde im Oktober 2013 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beauftragt, im Rahmen einer Projektgruppe weitere Maßnahmenvorschläge zur Absenkung des Fahranfängerrisikos zu erarbeiten. Dies geschah zum einen vor dem Hintergrund des weiterhin überdurchschnittlichen Unfallrisikos von Fahranfängern und der Ermütigung zu weiteren unfallpräventiven Anstrengungen durch die zurückliegenden Maßnahmenfolge mit dem BF17 und dem Alkoholverbot für Fahranfänger. Zum anderen geschah dies auch aufgrund der Ergebnisse des »Rahmenkonzeptes zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland« vom August 2012 (BASt-Expertengruppe »Fahranfängervorbereitung«, 2012) und der Empfehlungen des 51. Deutschen Verkehrsgerichtstages vom Januar 2013 (Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaften, 2013; Großmann, 2013).

Der Projektgruppenauftrag sah die Erarbeitung weiterführender Maßnahmen zur Absenkung des Unfallrisikos von Pkw-Fahranfängern in der Phase ihrer Höchstgefährdung unmittelbar am Anfang des selbstständigen Fahrens (sog. »Hochrisikophase«) vor. Als Maßnahmenarten in der Hochrisikophase sollten berücksichtigt werden: Möglichkeiten (1) des erweiterten Fahrerfahrungsaufbaus unter risikoarmen Bedingungen, (2) der Verstärkung protektiver Regelungen und (3) der edukativen Intervention.

Die BASt richtete entsprechend eine Projektgruppe »Hochrisikophase Fahranfänger« (PGHR) ein. Beteiligt an dieser Gruppe waren Vertreter der verkehrspolitischen Fachebene von Bund und Ländern, Experten der Praxisverbände (z. B. ADAC, DVR, Fahrlehrerverbände) sowie externe Wissenschaftler und die Fachreferenten der BASt. Die PGHR traf sich zur Bearbeitung der Aufgabenstellung mehrfach zwischen Februar 2014 und Oktober 2018. Die Ergebnisse der Projektgruppenarbeit sind in

einem Abschlussbericht veröffentlicht (siehe Projektgruppe »Hochrisikophase Fahranfänger«, 2019).

Im Kern der Ergebnisse steht ein gemeinsamer Vorschlag der Projektgruppenmitglieder für eine zukünftige Ausrichtung des deutschen Systems der Fahranfängervorbereitung in der Hochrisikophase: das sog. Optionsmodell. Der vorliegende Beitrag stellt dieses Optionsmodell im Überblick vor und ordnet es in das deutsche System der Fahranfängervorbereitung ein.

2 PGHR: Optionsmodell

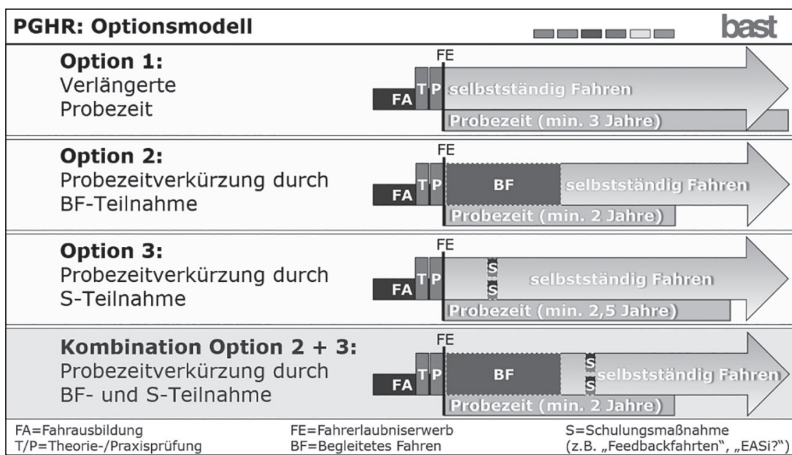


Abb. 1: Grafische Darstellung des Optionsmodells (PGHR = Projektgruppe »Hochrisikophase Fahranfänger«; eigene Darstellung in Anlehnung an Projektgruppe »Hochrisikophase Fahranfänger«, 2019, S. 10).

Das Optionsmodell setzt nach dem Fahrerlaubnisserwerb an, d.h. nach erfolgter Fahrausbildung sowie Theoretischer und Praktischer Fahrerlaubnisprüfung, welche verpflichtend zu absolvieren bzw. abzulegen sind. Wesentliche Elemente des Optionsmodells sind (1) eine generelle Probezeitverlängerung, (2) Probezeitreduzierungen bei freiwilliger Teilnahme an qualifizierten Maßnahmen sowie (3) Begleitetes Fahren und edukative Maßnahmen als qualifizierte Maßnahmen. Abb. 1 zeigt das Optionsmodell im Überblick. Die einzelnen Elemente des Modells werden zusammenfassend in den folgenden Unterkapiteln dargestellt.

2.1 Probezeitverlängerung

Die hohe Unfallgefährdung von Fahranfängern am Beginn ihrer Fahrkarriere belegen mehrere nationale Studien (Funk, 2012; Munsch, 1967; o.A., 1976; Schade, 2001; Weißbrodt, 1989). Beispielhaft stellt hierzu Abb. 2 die Ergebnisse der Studie von Schade (2001) dar. In dieser Studie wurden Unfälle des Verkehrszentralregisters in den ersten vier Jahren der Fahrkarriere betrachtet. Zur Berechnung einer Unfallrate pro Millionen gefahrener Kilometer wurde für männliche Fahranfänger eine durchschnittliche jährliche Pkw-Fahrleistung von 17'100 km und für weibliche Fahranfänger von 12'400 km angenommen. Der Verlauf der auf diese Weise ermittelten Unfallraten wurde anhand eines von Schade (2000) entwickelten Modells mit einer nichtlinearen Regression modelliert. Dabei wurde ein bestehen bleibendes Restunfallrisiko einkalkuliert. Es zeigte sich, dass die Fahranfänger – Männer wie Frauen – innerhalb von 2,6 Jahren ihr anfängliches Unfallrisiko um 90 % gesenkt hatten.

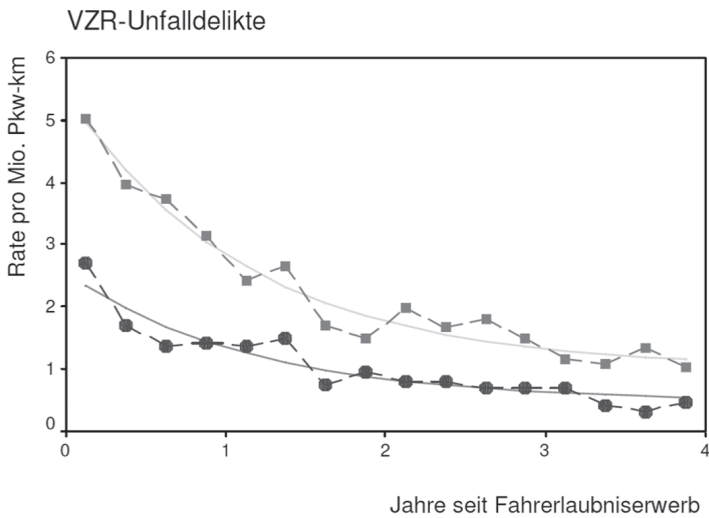


Abb. 2: Entwicklung der VZR-Unfalldelikte im Verlauf der ersten vier Jahre der Pkw-Fahrkarriere (Vierecke = männliche Fahranfänger; Kreise = weibliche Fahranfänger; Bild entnommen aus Schade, 2001, S. 4).

Funk (2012) wertete ebenfalls Unfälle des Verkehrszentralregisters aus und betrachtete Unfallhäufigkeiten in den ersten drei Jahren (12 Quartalen) der Pkw-Fahrkarriere (siehe Abb. 3). Wie aus Abb. 3 (links) ersichtlich wird, zeigten sich – wie in der Studie von Schade (2001) – auch hier größere Unfallhäufigkeiten für männliche Fahranfänger im Vergleich zu weiblichen Fahranfängern. Ergänzend wird in der Betrachtung der Datenverläufe deutlich, dass sich bei den männlichen Fahranfängern

im Verlauf der ersten zwei Jahre (8 Quartale) die Unfallhäufigkeiten lediglich in etwa halbieren, während sie bei den weiblichen Fahranfängerinnen im gleichen Zeitraum bereits um knapp zwei Drittel reduziert sind. Schließlich bildet Abb. 3 (rechts) anhand der Unfallhäufigkeiten das Anfängerrisiko² in allen betrachteten Altersgruppen der Fahranfänger ab.

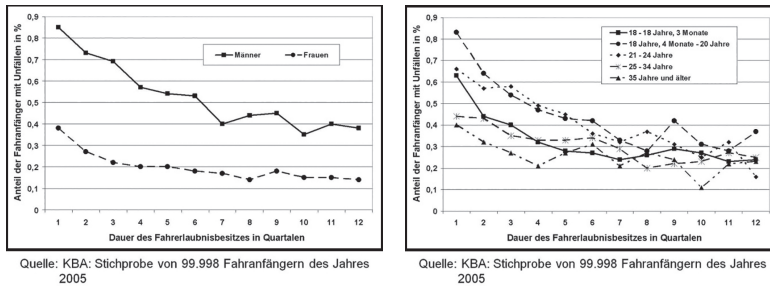


Abb. 3: Unfallbelastung (FaP-A-Delikte) in den ersten drei Jahren (12 Quartalen) der Fahrkarriere, 18-Jährige und ältere Fahranfänger – nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes und dem Geschlecht (links) sowie dem Alter (rechts; Bilder entnommen aus Funk, 2012, S. 34).

Aktuellere Daten hierzu liegen für Deutschland derzeit nicht vor. Diese Befunde zeigen jedoch für Deutschland, dass zum einen die Unfallraten der Pkw-Fahranfänger in den ersten zwei Jahren der selbstständigen Fahrkarriere am höchsten sind. Das passt mit der Dauer der aktuellen Probezeit – zwei Jahre – gut zusammen. Die Befunde zeigen aber auch, dass zum anderen nach den ersten zwei Jahren der selbstständigen Fahrkarriere das anfänglich hohe Unfallrisiko bei männlichen Fahranfängern erst um etwa die Hälfte und bei weiblichen Fahranfängerinnen um etwa zwei Drittel reduziert ist. Deutlichere Reduktionen des anfänglichen Unfallrisikos – um 90 % – ergeben sich dann erst während des dritten Jahres der selbstständigen Pkw-Fahrkarriere.

Der Projektgruppenvorschlag beinhaltet daher als erstes wesentliches Element eine Verlängerung der Probezeit von derzeit zwei auf zukünftig drei Jahre, um Fahranfänger länger zu einem vorsichtigen und regelkonformen Fahren anzuhalten. Das Annehmen dieser Probezeitverlängerung ergibt sich als passive Option 1 im Optionsmodell (siehe Abb. 1 oben: Option 1). D.h., Fahranfänger, die sich für keines der beiden weiteren Elemente des Optionsmodells entscheiden, unterliegen einer – gegenüber der jetzigen Regelprobezeit – um ein Jahr verlängerten Probezeit.

2 Das Anfängerrisiko lässt sich anhand von Unfalldaten abbilden. Es zeigt, dass unabhängig vom Alter der Fahranfänger die Unfallzahlen am Beginn der selbstständigen Fahrkarriere am höchsten sind, daraufhin zunächst steil und dann etwas flacher absinken und erklärt diesen Verlauf mit der fehlenden Fahrerfahrung (siehe z. B. Leutner, Brünken & Willmes-Lenz, 2009; Maycock, Lockwood & Lester, 1991; Mayhew & Simpson, 1999; McCart, Mayhew, Braitman, Ferguson & Simpson, 2009).

2.2 Probezeitreduzierungen bei freiwilliger Teilnahme an qualifizierten Maßnahmen

Probezeitreduzierungen werden als Anreiz für die freiwillige Teilnahme an qualifizierten Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniserwerb vorgeschlagen. Durch die freiwillige Teilnahme an qualifizierten Maßnahmen ergeben sich die aktiven Optionen 2 und 3 im Optionsmodell und die Probezeit kann verkürzt werden (siehe Abb. 1 Mitte: Option 2 und 3). Das vorgeschlagene Schema sieht als maximal zu erreichende Probezeitreduzierung 12 Monate vor. Somit ergibt sich als Untergrenze eine zweijährige Probezeit entsprechend der derzeitigen Probezeitregelung.

Ob und inwieweit die vorgeschlagenen Probezeitreduzierungen als Teilnahmeanreiz Wirkung entfalten, sollte Gegenstand einer Evaluation im Rahmen eines Modellversuchs sein.

2.3 Qualifizierte Maßnahmen

Als qualifizierte Maßnahmen werden Begleitetes Fahren und edukative Maßnahmen vorgeschlagen.

Begleitetes Fahren

Hintergrund der Lehr-Lernform Begleitetes Fahrenlernen ist die Ausweitung der Lern- und Vorbereitungszeit für Fahranfänger, um in einem geschützten Rahmen Fahrerfahrung zu sammeln (Mayhew, Simpson, Williams & Ferguson, 1998; O'Brien, Foss, Goodwin & Masten, 2013; Projektgruppe »Begleitetes Fahren«, 2003; Senserrick & Williams, 2015; Waller, 2003) bevor das selbstständige Fahren beginnt. Somit hat das Begleitete Fahrenlernen einen direkten Bezug zum Anfängerrisiko und ist dazu gedacht, diesem entgegenzuwirken. Das Begleitete Fahrenlernen wird in verschiedenen Ländern erfolgreich in Systemen der Fahranfängervorbereitung eingesetzt. Hierzu zeigen verschiedene Evaluationsstudien (z. B. Funk & Grüninger, 2010; Gregersen, Nyberg & Berg, 2003; Mayhew, Simpson & Pak, 2003; Williams, Preusser, Ferguson & Ulmer, 1997), dass Fahranfänger wenige Unfälle haben während sie in der Lehr-Lernform des Begleiteten Fahrenlernens mit einem Begleiter fahren. Die deutsche Variante des Begleiteten Fahrenlernens ist das BF17.

Das BF17 startete 2004 als Pilotprojekt in Niedersachsen. Im Verlauf der darauf folgenden Jahre bis 2008 wurde es in allen Bundesländern eingeführt und im Rahmen eines Modellversuchs evaluiert. Mit dem Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Kraftfahrersachverständigengesetzes vom 02.12.2010 (BGBl I, 2010, S. 1748) erfolgte die Überführung des Modellversuchs BF17 in das Dauerrecht zum 01.01.2011.

Die im Rahmen des Modellversuchs durchgeführte Prozessevaluation des BF17 (Funk & Grüninger, 2010; siehe auch Grattenthaler, 2019) zeigte im Ergebnis, dass die befragten BF17-Teilnehmer durchschnittlich an drei Tagen in der Woche selbst Pkw fahren und so wöchentlich durchschnittlich etwa 90 km Fahrleistung erreichen bei durchschnittlich knapp anderthalb Stunden Fahrtzeit. Die Daten der Fahranfängerbefragung 2014 (Funk & Schrauth, 2018a, 2018b) zeigten dies anhand

aktuellerer Befragungsdaten für die Zeit des BF17 in ähnlicher Weise: Gefahren wird durchschnittlich an 3 Tagen in der Woche, mit durchschnittlich gut 80 km wöchentlicher Fahrleistung und durchschnittlich etwa anderthalb Stunden wöchentlicher Fahrtzeit. Die Nutzungsdauer des BF17 lag zu Zeiten der Prozessevaluation bei durchschnittlich 7,9 Monaten (Funk & Grüninger, 2010) und zu Zeiten der Fahranfängerbefragung 2014 bei durchschnittlich 8,4 Monaten (Funk & Schrauth, 2018a).

Die summative Evaluation des Modellversuchs zum BF17 (Schade & Heinzmann, 2011) zeigte im Ergebnis, dass ehemalige BF17-Teilnehmer im Vergleich zu gleichaltrigen Fahranfängern ohne BF17-Teilnahme im ersten Jahr der Fahrkarriere global 19 % weniger Unfallbeteiligungen und 18 % weniger Verkehrsverstöße aufwiesen. Unter Berücksichtigung der Fahrleistung waren es 22 % weniger Unfälle und 20 % weniger Verkehrsverstöße. Es konnte weiterhin gezeigt werden, dass das BF17 im Jahr 2009 rein rechnerisch rund 1'700 Unfälle mit Personenschaden verhinderte.

Zwischen 2008 und 2018 nahm jährlich etwa ein Drittel aller Erwerber einer Fahrerlaubnis der Pkw-Klassen am BF17 teil (siehe Tab. 3). Bisher haben jedoch nur die jüngsten Pkw-Fahranfänger die Möglichkeit, an dieser verkehrssicherheitswirksamen Maßnahme teilzunehmen. Deshalb beinhaltet der Projektgruppenvorschlag eine Ausweitung des Alterskreises für die Teilnahme am Begleiteten Fahren (BF) auf über 17-Jährige, sodass zukünftig Pkw-Fahranfänger jeglichen Alters von dieser Maßnahme profitieren können.

Um die Attraktivität der BF-Teilnahme insgesamt zu erhöhen und eine für Nutzer und Fahrerlaubnisbehörden möglichst einfache und unbürokratische Umsetzung zu ermöglichen, werden zusätzlich Vereinfachungen der Begleiterregelungen vorgeschlagen:

- *Das Mindestalter von 30 Jahren für Begleitpersonen soll ersetzt werden durch einen begleitauflagenfreien Fahrerlaubnisbesitz (Pkw) von mindestens 7 Jahren.*

Um sicherzustellen, dass BF-Teilnehmer nur von verkehrserfahrenen Personen, die – zumindest bei sehr jungen BF-Teilnehmern – nicht gleichaltrig sind, begleitet werden, schlägt die PGHR anstelle der Mindestalterregelung einen Fahrerlaubnisbesitz von mindestens sieben Jahren (bisher fünf Jahre) für Begleitpersonen vor. Dabei sollte es sich um einen begleitauflagenfreien Fahrerlaubnisbesitz handeln. Daraus ergibt sich ein Regelmindestalter von 25 Jahren für Begleitpersonen. Die PGHR ist der Auffassung, dass dies vor dem Hintergrund anderer Mindestalterregelungen (z. B. bei Fahrlehrern, amtlich anerkannten Sachverständigen oder Polizisten) verhältnismäßig ist. Als Sonderfall hierzu empfiehlt die Projektgruppe, dass Fahrlehrer eine generelle Begleitbefugnis erhalten sollen.

- *Entfallen soll die Regelung, nach der Begleitpersonen maximal einen Punkt im Fahrleistungsregister haben dürfen.*

Diese sehr restriktive Regel stammt aus der Anfangszeit des BF17, zu der noch keine Wirksamkeitsbefunde für Deutschland vorlagen. Weiterhin verweist die

PGHR hier auf die Modalitäten beim Umgang mit verkehrsauffälligen Kraftfahrern aus anderen Bereichen (z. B. bei Bus- oder Lkw-Fahrern sowie bei Personen der oben genannten Berufsgruppen).

- *Weiterhin soll künftig auf den Eintrag der Begleitperson(en) in Prüfbescheinigungen bei 17-jährigen BF-Teilnehmern verzichtet werden.*

Damit würde eine wesentliche bürokratische Hürde – insbesondere beim Hinzukommen zunächst nicht vorgesehener Begleitpersonen – entfallen (z. B. wenn Eltern gleich alter Freunde oder berufliche Ausbilder sich erst im Laufe der Begleitphase als potenzielle Begleitpersonen herausstellen). Im Zusammenhang mit dem Wegfall der Eintragungspflicht in die Prüfbescheinigung bei minderjährigen BF-Teilnehmern hat die PGHR sich auch mit der Frage nach der elterlichen Einwilligung zur Geeignetheit eventueller Begleitpersonen befasst: Nach der im BGB geregelten Personensorge ist es Aufgabe der Eltern, darauf zu achten, wer Umgang mit ihrem minderjährigen Nachwuchs hat. So können die Eltern im Rahmen der Personensorge bestimmen, wer als Begleitperson in Frage kommt. Im Ergebnis sieht die PGHR keinen über das »normale« Elternrecht hinausgehenden Regelungsbedarf.

Bestehen bleiben sollen die Anforderungen an Begleitpersonen hinsichtlich der Alkoholgrenze sowie der Einnahme berauschender Mittel (§ 48a Abs. 6 FeV). Die PGHR erachtet es als sinnvoll, die Umsetzung des BF im Rahmen der Evaluation eines Modellversuchs zum Optionsmodell sorgfältig zu betrachten (z. B. Teilnehmerzahlen, Fahrerfahrung, Nutzungsdauer, Durchführung von Begleitfahrten durch zusätzliche Begleiter, Auswirkungen der Absenkung des Mindestalters der Begleitperson oder des Wegfalls der Punkteregelung), um hier ggf. nachsteuern zu können.

Entscheiden sich Fahranfänger im Optionsmodell für die Teilnahme am BF, sollen sie zukünftig eine Nutzungsdauer von 6 oder 12 Monaten anstreben. Kürzere Begleitphasen als 6 Monate sollen möglich sein, jedoch nicht zu einer Probezeitreduzierung führen. Entsprechend der Nutzungsdauer soll dann auch die Probezeitreduzierung erfolgen:

6 Monate BF → 6 Monate Probezeitreduzierung

12 Monate BF → 12 Monate Probezeitreduzierung

Somit ergibt sich bei maximaler Begleitdauer von 12 Monaten eine Probezeit von mind. 2 Jahren (siehe Abb. 1 Mitte: Option 2).

Edukative Maßnahmen

Das hohe Unfallrisiko der Pkw-Fahranfänger in der Hochrisikophase verdeutlicht, dass der Fahrkompetenzerwerb nicht mit dem Erwerb der Fahrerlaubnis abgeschlossen ist. Lernen unter professioneller Anleitung ist in der Regel effektiver als Lernen durch Versuch und Irrtum: zumindest solange es (1) am Schulungsbedarf ausgerichtet ist, (2) orientiert an entsprechenden Lehr-Lernzielen ist und (3) mit entsprechend geeigneten Lehr-Lern-Methoden erfolgt. Deshalb berücksichtigt das

Optionsmodell ebenfalls edukative Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniserwerb. Aus Sicht der PGHR sollte das Optionsmodell grundsätzlich für unterschiedliche Anbieter entsprechender probezeitreduzierender Schulungsmaßnahmen offen sein. Für die fachliche Bewertung solcher edukativen Maßnahmekonzepte wurden wissenschaftlich begründete Anforderungskriterien erarbeitet. Diese beziehen sich auf:

- (1) Zielgruppenspezifität: Knüpft die Maßnahme an fahranfänger- und jugendspezifische Kompetenzdefizite an?
- (2) Maßnahmenkomplementarität und Systemkohärenz: Besitzt die Maßnahme einen eigenständigen Wert im System der Fahranfängervorbereitung?
- (3) Wissenschaftliche Begründung: Wurden wissenschaftliche Grundlagen sowie empirische Befunde zur Nutzerakzeptanz, Lernwirksamkeit und Sicherheitswirksamkeit derartiger Maßnahmen bei der Maßnahmenkonzipierung berücksichtigt?
- (4) Verkehrspädagogische Konzeptqualität: Wurden insbesondere erwachsenenpädagogisch-didaktische Standards bei der Maßnahmenkonzipierung berücksichtigt?
- (5) Qualitätssicherung: Sind (multiperspektivische und multimethodale) Verfahren zur Qualitätssicherung vorgesehen?
- (6) Personalressourcennutzung: Wird für die Maßnahmendurchführung auf bereits qualifiziertes Fachpersonal (mit ggf. moderaten qualifikatorischen Ergänzungen) zurückgegriffen?
- (7) Maßnahmenzugänglichkeit: Können alle Fahranfänger an der Maßnahme teilnehmen (z. B. Flächendeckung, Kosten)?

Eine ausführliche Beschreibung dieser Anforderungskriterien findet sich in Teil II des Projektgruppenberichts (siehe Dusin & Sturzbecher, 2019).

Zwei konkrete Schulungskonzepte – »Feedbackfahrten« und »EASi?« (»Erfahren, Aufmerksam, Sicher?«) – wurden parallel zur Arbeit der PGHR entwickelt. Die Beschreibung und Fundierung beider Maßnahmenvorschläge – auch entlang der sieben Anforderungskriterien – wurde nach Beauftragung und Förderung durch den Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) mit finanzieller Unterstützung von ADAC e. V. und Moving International Road Safety Association e. V. vom Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung e. V. an der Universität Potsdam (IFK) vorgenommen. Wesentliche Merkmale der Schulungskonzepte »Feedbackfahrten« und »EASi?« werden kurz zusammengefasst in Tab. 1 dargestellt. Beide edukativen Maßnahmen sind – bezogen auf ihre zeitliche Anordnung in unserem System der Fahranfängervorbereitung – der professionellen Fahrschulausbildung und der Fahrerlaubnisprüfung nachgeordnet und bauen ausdrücklich auf grundlegende Fahrkompetenzen im Sinne erster eigenständiger Fahrerfahrten auf (siehe Merkmal ›Zielgruppe« in Tab. 1). Aus Zeitgründen kann im Rahmen des Vortrags nicht tiefer auf die beiden Maßnahmenvorschläge eingegangen werden. Eine ausführliche Beschreibung beider Konzepte findet sich im Abschlussbericht der PGHR (siehe Dusin & Sturzbecher, 2019).

Arbeitskreis VI: Fahranfänger – neue Wege zur Fahrkompetenz

Merkmal	»Feedbackfahrten«	»EASiZ«
Zielgruppe	Pkw-Fahranfänger mit etwa 4 Monaten selbstständiger Fahrerfahrung	6–10 Fahranfänger, 1 Kursleiter
Gruppengröße	1 Fahranfänger, 1 Kursleiter	eine maßnahmenspezifisch geschulte und fahrfähre Person als Kursleiter
durchführende Person	eine maßnahmenspezifisch geschulte und fahrfähre Person in der Funktion eines »Coaches«	eine maßnahmenspezifisch geschulte und fahrfähre Person als Kursleiter
zentrale Themenfelder	<ul style="list-style-type: none"> – Förderung einer realistischen Selbsteinschätzung der eigenen Fahrkompetenz des Fahranfängers – Aufdecken und systematisches Hinterfragen von sicherheitsabträglichen Handlungsrouinen, die sich im Zuge des selbstständigen Fahrpraxiserwerbs herausgebildet haben – Verbesserung der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung des Fahranfängers 	<ul style="list-style-type: none"> – Förderung einer realistischen Selbsteinschätzung der eigenen Fahrkompetenz im Modul »Erfahren?« – Vermeidung von Ablenkungen von der Fahraufgabe im Modul »Aufmerksam?« – Aufdecken von Kontrollillusionen beim Fahren (unter Berücksichtigung von Fahrerassistenz- und Sicherheitssystemen) im Modul »Sicher?«
Ort	Realverkehr	geschlossenes Übungsgelände, Seminarraum
Ablauf	<ol style="list-style-type: none"> 1. Feedbackfahrt (ca. 90 Min.) selbstständiges Lernen (4 bis 8 Wochen) 2. Feedbackfahrt (ca. 90 Min.) 	<p>Einführung + Modulvorbereitung (ca. 45 Min.)</p> <p>Modul »Erfahren?« (ca. 60–90 Min.)</p> <p>Modul »Aufmerksam?« (ca. 60–90 Min.)</p> <p>Modul »Sicher?« (ca. 90–120 Min.)</p> <p>Modulnachbereitung + Kursabschluss (ca. 45 Min.)</p>
Dauer	4–8 Wochen	eintägiger Kurs (ca. 6 h, zzgl. Pausen)
Zielstellung	Im Rahmen der Fahrten im Realverkehr sowie in den Gesprächen zur Vor- und Nachbereitung werden die individuellen Stärken und Schwächen in der Fahrkompetenz des Fahranfängers analysiert und zum Gegenstand des weiteren Fahrkompetenzerwerbs gemacht.	Die Bearbeitung der thematischen Schwerpunkte in unterschiedlichen Lehr-Lernsettings soll es zum einen den Teilnehmern ermöglichen, sich Inhalte mittels verschiedener Lehr-Lernmethoden anzueignen und so Lehr-Lerninhalte auf unterschiedlichen Lernzelebenen zu (re)aktivieren. Zum anderen soll es dem Kursleiter ermöglichen, das Erreichen bestimmter Lehr-Lernziele in verschiedenen Settings zu überprüfen und so möglichen Fehlannahmen der Teilnehmer über Maßnahmenziele vorzubeugen (z. B. das Erleben von Risikosituationen als Fertigkeitstraining interpretieren).
Kosten	ca. 145 Euro (erste Schätzung)	ca. 80–100 Euro (erste Schätzung)

Tab. 1: Wichtige Merkmale der edukativen Maßnahmenkonzepte »Feedbackfahrten« und »EASiZ«, im Optionsmodell (eigene Darstellung basierend auf den Angaben in Duin & Sturzbecher, 2019).

Edukative Maßnahmen (EM) im Optionsmodell	FSF
– realistische Selbsteinschätzung der Fahrkompetenz als übergreifende Zielstellung beider EM	– Fokus auf Vermittlung von sicherheitsorientierten Einstellungen
<ul style="list-style-type: none"> – EM »Feedbackfahrten«: Schwerpunktsetzung auf Fähigkeiten zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung sowie auf das Aufdecken sicherheitsabträglicher Fahrroutinen – EM »EASi?«: Schwerpunktsetzung auf die aktive und passive Sicherheitsausstattung im üblicherweise verwendeten Fahrzeug sowie auf das Thema Ablenkung von der Fahraufgabe 	– insgesamt zu breites Spektrum an Themen (u.a. Konsum von Alkohol und Drogen, Zeitdruck und Emotionen beim Fahren, umweltschonendes Fahren, Gefahrenerkennung)
– mit beiden EM zusammen werden etwa 50 Lehr-Lernziele adressiert	– in den FSF wurden nahezu 200 Lehr-Lernziele in einer Maßnahme angesprochen

Tab. 2: Wesentliche Neuerungen der beiden edukativen Maßnahmekonzepte »Feedbackfahrten« und »EASi?« im Optionsmodell gegenüber den früheren »Freiwilligen Fortbildungsseminaren für Fahranfänger (FSF)« am Beispiel des Kriteriums »inhaltliche Schwerpunktsetzung« (Angaben entnommen aus Sturzbecher, 2019, S. 74).

Bei der Konzeption der edukativen Maßnahmen »Feedbackfahrten« und »EASi?« wurde das Augenmerk auch darauf gerichtet, Fehler, die im Zusammenhang mit den früheren »Freiwilligen Fortbildungsseminaren für Fahranfänger (FSF)« auftraten, nicht zu wiederholen. Entsprechend wurden die »Feedbackfahrten« und »EASi?« den FSF gegenübergestellt und die Neuerungen herausgestellt. Diese Gegenüberstellung wurde ebenfalls vom IFK erarbeitet und legt anhand von fünf Kriterien – (1) Rahmenbedingungen, (2) inhaltliche Schwerpunktsetzung, (3) Lehr-Lernmethoden, (4) Qualifizierung Kursleiter und (5) Konzepte zur Qualitätssicherung und Evaluation – dar, worin die Unterschiede zwischen diesen beiden Schulungskonzepten und den FSF bestehen (siehe hierzu ausführlich Sturzbecher, 2019). Um das Wesen dieser Abgrenzung zu verdeutlichen zeigt Tab. 2 beispielhaft im Vergleich die Gegenüberstellung dieser beiden edukativen Maßnahmekonzepte des Optionsmodells mit den FSF zum Kriterium (2) »inhaltliche Schwerpunktsetzung«.

Entscheiden sich Fahranfänger im Optionsmodell für die Teilnahme an beiden edukativen Maßnahmen, soll dies zu einer Probezeitreduzierung von 6 Monaten führen:

Teilnahme an beiden edukativen Maßnahmen → 6 Monate Probezeitreduzierung
Eine dreimonatige Probezeitreduzierung beim Absolvieren einer edukativen Maßnahme – ohne Teilnahme an einer weiteren qualifizierten Maßnahme – wird aufgrund des damit verbundenen Verwaltungs- und Regelungsaufwands von der PGHR nicht empfohlen. Das mehrmalige Absolvieren edukativer Maßnahmen derselben Maßnahmenart (z. B. »EASI?«) soll nicht verwehrt werden, es soll jedoch nur einmalig zu einer Probezeitreduzierung führen. Somit resultiert bei Teilnahme an beiden edukativen Maßnahmekonzepten eine Probezeit von mind. 2,5 Jahren (siehe Abb. 1 Mitte: Option 3).

Kombination Begleitetes Fahren und Edukative Maßnahmen

Qualifizierte Maßnahmen des Optionsmodells können auch kombiniert werden, d.h. Fahranfänger können sich auch für die Teilnahme am BF und an den edukativen Maßnahmekonzepten (»Feedbackfahrten«; »EASI?«) entscheiden. Dies soll zu einer Probezeitreduzierung von 12 Monaten führen. Hierzu gibt es zwei Kombinationsmöglichkeiten:

Teilnahme am BF für 9 Monate plus Teilnahme an einer der beiden edukativen Maßnahmekonzepte → 12 Monate Probezeitreduzierung

Teilnahme am BF für 6 Monate plus Teilnahme an beiden edukativen Maßnahmekonzepten → 12 Monate Probezeitreduzierung

So ergibt sich bei Teilnahme an beiden Arten qualifizierter Maßnahmen eine Probezeit von mind. 2 Jahren (siehe Abb. 1 unten: Option 2 + Option 3). Im Rahmen eines Modellversuchs zum Optionsmodell empfiehlt die PGHR die Überprüfung der Lern- und der Sicherheitswirksamkeit aller qualifizierten Maßnahmen. Die unterschiedliche Gewichtung der Probezeitreduzierungen im Optionsmodell für die Teilnahme am BF und den beiden edukativen Maßnahmekonzepten ist dem Umstand geschuldet, dass mit der summativen Evaluation des BF17 bereits ein Beleg der Sicherheitswirksamkeit dieser Variante der Lehr-Lernform des Begleiteten Fahrerlernens vorliegt. Für die beiden edukativen Maßnahmekonzepte »Feedbackfahrten« und »EASI?« ist ein solcher Beleg erst noch zu erbringen.

3 Einordnung des Optionsmodells in das System der Fahranfängervorbereitung

Genschow, Sturzbecher und Willmes-Lenz (2013a) erstellten eine umfangreiche Beschreibung und vergleichende Analyse internationaler Systeme der Fahranfängervorbereitung aus 44 Ländern (Australien/Ozeanien, Europa, Nordamerika). Die Autoren unterscheiden in diesen Systemen zunächst eine Phase der Vorbereitung auf das selbstständige Fahren – die sog. supervidierte Lernphase, die im Wesentlichen durch das Fahren unter Aufsicht gekennzeichnet ist (z. B. professionelle Fahrausbildung). Daran schließt sich die sog. selbstständige Lernphase an, in der protektive Regelungen (z. B. Alkoholverbot für Fahranfänger) greifen, aber im Wesentlichen

selbstständig – d.h. nicht mehr unter Aufsicht – Fahrerfahrung gesammelt wird. Abb. 4 zeigt für Deutschland die verschiedenen Elemente unseres aktuellen Systems der Fahranfängervorbereitung:

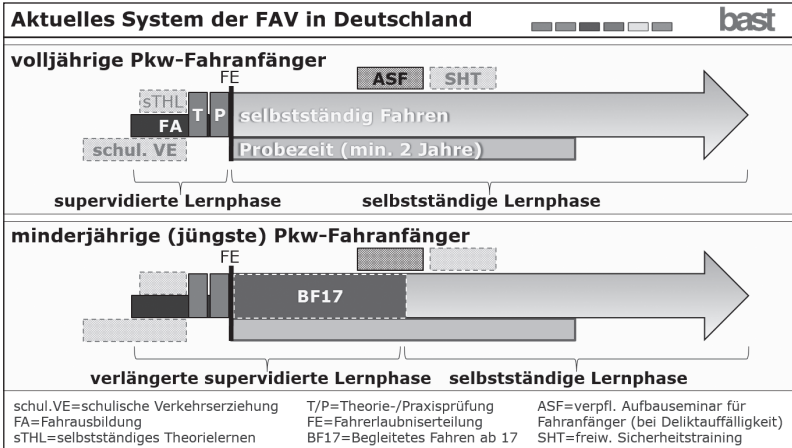


Abb. 4: Aktuelles System der Fahranfängervorbereitung (FAV) in Deutschland (eigene Darstellung in Anlehnung an Genschow, Sturzbecher & Willmes-Lenz, 2013b, S. 16).

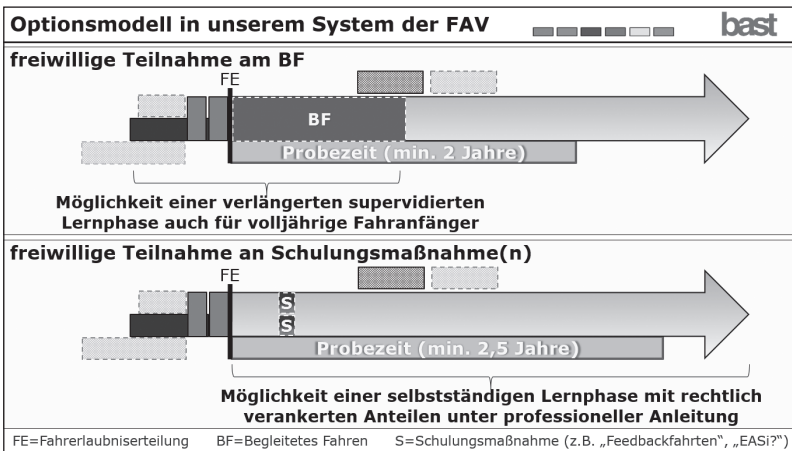


Abb. 5: Einordnung des Optionsmodells in unser System der Fahranfängervorbereitung (FAV).

Abb. 4 oben stellt den Weg der supervidierten und der selbstständigen Lernphase für die volljährigen Pkw-Fahranfänger dar (Beginn der Fahrausbildung frühestens

ab 17,5 Jahren). Dies sind jährlich ca. zwei Drittel aller Erwerber einer Fahrerlaubnis der Pkw-Klassen (siehe Tab. 3). Vor dem Fahrerlaubniserwerb ist zunächst die Teilnahme an der Fahrausbildung sowie an der Theoretischen und Praktischen Fahrerlaubnisprüfung verpflichtend vorgeschrieben. Zusätzlich ist es möglich, dass ein potenzieller Pkw-Fahranfänger – je nach Angebot – an schulischer Verkehrserziehung teilgenommen hat. Ebenso ist es auf freiwilliger Basis möglich, dass ein potenzieller Pkw-Fahranfänger sich anhand der auf dem Markt verfügbaren Medienanwendungen auch selbstständig auf die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung vorbereitet hat (sog. selbstständiges Theorielernen). Mit dem Fahrerlaubniserwerb endet einerseits die Zeit des Fahrens unter Aufsicht (sog. supervidierte Lernphase), andererseits beginnt das selbstständige Fahren unter protektiven Regelungen (sog. selbstständige Lernphase). Die Regelprobezeit beträgt zwei Jahre. Bei Deliktauffälligkeit drohen ggf. eine Probezeitverlängerung und die Teilnahme an einem Aufbauseminar für Fahranfänger (ASF). Neben den verpflichtend geltenden Probezeitregelungen haben Fahranfänger auf freiwilliger Basis auch die Möglichkeit der Teilnahme an sog. Fahrsicherheitstrainings.

Abb. 4 unten stellt den Weg der supervidierten und der selbstständigen Lernphase für die minderjährigen Pkw-Fahranfänger dar (Beginn der Fahrausbildung frühestens ab 16,5 Jahren). Dies ist jährlich ca. ein Drittel aller Erwerber einer Fahrerlaubnis der Pkw-Klassen (siehe Tab. 3). Für die jüngsten Pkw-Fahranfänger ist das System der Fahranfängervorbereitung bzw. seine Elemente grundlegend das Gleiche wie für die volljährigen Pkw-Fahranfänger. Allerdings besteht zusätzlich die Möglichkeit der freiwilligen Teilnahme am BF17. Für die jüngsten Pkw-Fahranfänger beinhaltet das System der Fahranfängervorbereitung also ein Element mehr. Das BF17 ermöglicht es den minderjährigen Pkw-Fahranfängern die supervidierte Lernphase über den Fahrerlaubniserwerb hinaus deutlich zu verlängern.

Die PGHR hat sich nicht mit der schulischen Verkehrserziehung, dem selbstständigen Theorielernen und den Fahrsicherheitstrainings beschäftigt. Diese sind fahrerlaubnisrechtlich auch nicht verankert. Deshalb sind diese drei Systemelemente in Abb. 4 auch schraffiert dargestellt. Die PGHR hat sich weiterhin nicht mit den ASF beschäftigt. Diese sind zwar fahrerlaubnisrechtlich geregelt, stellen aber eine spezialpräventive Maßnahme dar und greifen erst, wenn es bereits zu Auffälligkeiten gekommen ist. Der Fokus der PGHR lag für die Zeit nach dem Fahrerlaubniserwerb auf Maßnahmen, die den Fahrkompetenzerwerb aktiv unterstützen, um Auffälligkeiten und Unfällen vorzubeugen. Deshalb sind die ASF in Abb. 4 ebenfalls schraffiert dargestellt.

Die Darstellung in Abb. 4 lässt zwei Lücken in unserem aktuellen System der Fahranfängervorbereitung erkennen. Die erste Lücke ergibt sich aus dem Vergleich der Systemelemente für die voll- und die minderjährigen Pkw-Fahranfänger: (1.) nur für die minderjährigen Pkw-Fahranfänger ist eine Verlängerung der supervidierten Lernphase über den Fahrerlaubniserwerb hinaus möglich. Die zweite Lücke wird deutlich, wenn man die Anteile des Lernens unter Anleitung in der supervidierten und in der selbstständigen Lernphase betrachtet: Den größten Anteil hat hier die

Fahrausbildung. (2.) Es gibt keine fahrerlaubnisrechtlich verankerte Maßnahme in der selbstständigen Lernphase, die unter professioneller Anleitung aktiv den Fahrkompetenzerwerb unterstützt.

Genau an diesen beiden Lücken setzt das Optionsmodell an und würde – bei einer Umsetzung – das aktuell bestehende System sinnvoll ergänzen: So käme 1.) die Möglichkeit der Teilnahme an einem nicht mehr altersbegrenzten BF hinzu (siehe Abb. 5 oben), was Fahranfängern jeglichen Alters auf freiwilliger Basis die Möglichkeit auf eine verlängerte supervidierte Lernphase eröffnen würde. Die Maßnahmekonzepte »Feedbackfahrten« und »EASI?« widmen sich in der selbstständigen Lernphase unter professioneller Anleitung der Verbesserung fahranfängertypischer Fahrkompetenzdefizite. Die systematische Thematisierung selbstständiger Fahrerfahrungen ist das Kernelement beider Konzepte (siehe die Merkmale »Zielgruppe«, »zentrale Themenfelder« und »Zielstellung« in Tab. 1). Beide Maßnahmekonzepte wären über die Probeerzeitreduzierung auch rechtlich in unserem System der Fahranfängervorbereitung verankert. Somit würden sie 2.) einen aktuellen Versuch darstellen, zukünftig auch in der selbstständigen Lernphase einen fahrerlaubnisrechtlich verankerten Systembaustein zu haben, der unter professioneller Anleitung aktiv auf die Unterstützung des Fahrkompetenzerwerbs abzielt (siehe Abb. 5 unten).

Bei der Einbindung der Schulungskonzepte in das Optionsmodell wurde auch die seit Jahren verfolgte Abstimmung der fahrerlaubnisrechtlich geregelten Systembausteine untereinander und aufeinander berücksichtigt (siehe hierzu die in Kapitel 1 genannten Forschungsarbeiten zu den Optimierungen einzelner Systembausteine). Das Anforderungskriterium (2) »Maßnahmenkomplementarität und Systemkohärenz« (siehe in Kapitel 2.3 den Abschnitt zu den edukativen Maßnahmen) bezieht sich für edukative Maßnahmekonzepte im Optionsmodell auf die Beschreibung und Begründung ihres eigenständigen Wertes im System der Fahranfängervorbereitung. Dies beinhaltet einerseits eine inhaltliche Schwerpunktsetzung, die bestehende Maßnahmen (z. B. Fahrschulausbildung) ergänzen soll. Andererseits sollen edukative Maßnahmekonzepte in ihrer zeitlichen Einbindung in den Prozess des Fahrkompetenzerwerbs mit vorhergehenden und ggf. folgenden Maßnahmen korrespondieren.

Für die inhaltliche Schwerpunktsetzung kann beispielhaft kurz auf die »Feedbackfahrten« eingegangen werden: Im Rahmen dieser ist eine systematische Auseinandersetzung mit dem Themenkomplex »Verbesserung der Kompetenzen zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung« vorgesehen. Hierbei sollen spezifische, in der derzeitigen Fahrschulausbildung nicht oder nur selten genutzte Lehr-Lernmethoden zur Verwendung kommen (u. a. Situationsanalysen). Weiterhin erfolgt in den »Feedbackfahrten« eine Fahrverhaltensbeobachtung und Kompetenzbeurteilung anhand der fünf Fahrkompetenzbereiche, die künftig in der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung und zur Lernstandseinschätzung in der Fahrschule verwendet werden.

Für die zeitliche Einbindung in den Prozess des Fahrkompetenzerwerbs kann beispielhaft kurz auf »EASI?« eingegangen werden: Im Rahmen der Fahrschulausbildung – wo grundlegende Handlungsabläufe erst erlernt werden – ist es weder ohne

Weiteres möglich noch didaktisch sinnvoll, bereits die Folgen von Ablenkung für die Fahrsicherheit zu simulieren. Eine systematische Auseinandersetzung mit diesem Themenbereich – nach dem Beginn des selbstständigen Fahrens – erscheint jedoch in besonderer Weise erforderlich, weil andernfalls fahranfängertypische (Fehl-) Annahmen über die Kontrollierbarkeit von Anforderungen und über die Auftretenswahrscheinlichkeit von Gefahren nicht hinreichend infrage gestellt werden.

In Abb. 5 werden ›Maßnahmenkomplementarität und Systemkohärenz‹ für die edukativen Maßnahmekonzepte (Kasten ›S‹) durch eine kombinierte Farbwahl verdeutlicht, die sich aus den Farben der Fahrausbildung (dunkelgrau) und Fahrerlaubnisprüfung (mittelgrau) zusammensetzt. Eine ausführliche Beschreibung beider Maßnahmekonzepte in Bezug auf dieses Anforderungskriterium findet sich in Teil II des Abschlussberichts der PGHR (siehe Dusin & Sturzbecher, 2019).

Die PGHR hat bei der Ausgestaltung des Optionsmodells auch berücksichtigt, dass bei Pkw-Fahranfängern aufgrund ihrer Lebenssituation unterschiedliche Voraussetzungen für eine Teilnahme an qualifizierten Maßnahmen gegeben sind. So könnte es für einen 19-Jährigen, der als Student oder Berufsanfänger außerhalb des familiären Umfelds lebt, schwierig sein, geeignete Begleitpersonen zu finden. Ebenso könnten Fahranfänger mit geringem Einkommen Schwierigkeiten haben, nach den finanziellen Belastungen für den Fahrerlaubniswerb die Kosten für die Teilnahme an zusätzlichen edukativen Maßnahmen aufzubringen. Das Fahren unter erweiterten Probezeitbedingungen ist für Fahranfänger dagegen mit keinerlei Ressourcenproblemen oder Mehraufwendungen verbunden. Während die Probezeit also verpflichtend verlängert werden sollte, sollten probezeitverkürzende Maßnahmen – Teilnahme am Begleiteten Fahren und/oder edukativen Maßnahmen – auf freiwilliger Basis eingeführt werden.

Diese Ausgestaltung des Optionsmodells berücksichtigt in Teilen auch den Wandel bezüglich des Alters des Pkw-Fahrerlaubniswerbs, der sich in den letzten Jahren abzeichnet (siehe Tab. 3):

Der Anteil der BF17-Teilnehmer an allen Erwerbern einer Fahrerlaubnis der Pkw-Klassen lag über die Jahre 2008 bis 2018 jährlich bei etwa einem Drittel. Der Anteil der 18- bis 24-jährigen Erwerber einer Fahrerlaubnis der Pkw-Klassen an allen Erwerbern einer Fahrerlaubnis der Pkw-Klassen lag 2008 noch bei etwa 54 %. Über die folgenden Jahre sank dieser Anteil bis auf 37 % im Jahr 2018, d.h. die bisher typische Gruppe junger Fahrer ist in den letzten zehn Jahren immer kleiner geworden.

Gleichzeitig nahm aber der Anteil der 25- bis 44-jährigen Erwerber einer Fahrerlaubnis der Pkw-Klassen an allen Erwerbern einer Fahrerlaubnis der Pkw-Klassen zu: 2008 lag dieser noch bei etwa 14 % und stieg über die Jahre auf fast das Doppelte mit knapp 28 % im Jahr 2018 an³. Veränderungen im Mobilitätsverhalten werden also auch beim Erwerb einer Pkw-Fahrerlaubnis sichtbar: Diese wird heute von etwa einem Drittel aller Erwerber einer Fahrerlaubnis der Pkw-Klassen im Alter von 17 Jahren erworben, zu 37 % von 18- bis 24-Jährigen und zu 28 % von 25- bis 44-Jährigen.

4 Fazit

Mit dem vorliegenden Beitrag wurde das Optionsmodell vorgestellt, welches im Kern der Arbeitsergebnisse der PGHR steht und in unserem System der Fahranfängervorbereitung nach dem Fahrerlaubniserwerb greift. Die wesentlichen Elemente des Optionsmodells – Probezeitverlängerung sowie Probezeitreduzierungen bei freiwilliger Teilnahme an qualifizierten Maßnahmen (BF und zwei edukativen Maßnahmenkonzepten) – und die draus resultierenden drei Optionen des Modells wurden beschrieben.

Wie die Einordnung des Optionsmodells in unser aktuelles System der Fahranfängervorbereitung gezeigt hat, würden sich mit dem BF und den edukativen Maßnahmenkonzepten sinnvolle Ergänzungen unseres aktuellen Systems ergeben, die zwei Lücken in der Hochrisikophase von Pkw-Fahranfänger schließen könnten. Dies wäre 1.) der Zugang zum BF für Fahranfänger jeglichen Alters und 2.) ein fahrerlaubnisrechtlich verankerter Systembaustein in der selbstständigen Lernphase, der unter professioneller Anleitung aktiv auf die Unterstützung des Fahrkompetenzerwerbs abzielt. Wobei Letzteres auch die Abstimmung der Inhalte fahrerlaubnisrechtlich geregelter Systembausteine beinhaltet, was für die Maßnahmenkomplementarität und Kohärenz in unserem System der Fahranfängervorbereitung von großer Bedeutung ist.

Das Optionsmodell wurde erarbeitet durch und abgestimmt mit verschiedenen Beteiligten (Gesetzgeber, Praxisverbände, Wissenschaftler), die unser System der Fahranfängervorbereitung gestalten und umsetzen. Das BMVI stellte das Optionsmodell 2018 auf der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter (GKVS), dem BLFA-FE/FL sowie der Verkehrsministerkonferenz (VMK)

3 Ob der Rückgang der Zahlen bei den 18- bis 24-Jährigen und die Zunahme der Zahlen bei den 25- bis 44-Jährigen an einem möglicherweise vermehrten Nichterwerb einer Pkw-Fahrerlaubnis oder an einem möglichen Erwerb einer Pkw-Fahrerlaubnis in einem höheren Alter oder auch an anderen Faktoren (z. B. Umschreibung ausländischer Fahrerlaubnisse) liegt, lässt sich anhand der im Internet veröffentlichten Daten des KBA nicht sagen. Die frühere FE6 unterschied die Fahrerlaubniserteilungen nach Mitteilungsgründen (z. B. Umtausch einer ausländischen Fahrerlaubnis) befindet sich aber derzeit in Revision (siehe https://www.kba.de/DE/Statistik/Nutzerinformationen/2015/2015_fahrerlaubniserteilungen.html?nn=1965382; letzter Zugriff: 27.11.2019). Zudem wurde die Ermittlungsgrundlage der Zahlen verändert, so dass derzeit die Unterteilungen nicht unterschieden werden können (siehe https://www.kba.de/DE/Statistik/Nutzerinformationen/2018/2018_fe_erteilungen.html?nn=1965382; letzter Zugriff: 27.11.2019).

vor. Die GKVS begrüßte das Konzept und hat der VMK einstimmig eine Beschlussfassung zur raschen Umsetzung des Optionsmodells (ohne Aussprache bei der VMK) empfohlen. Die VMK ist dieser Empfehlung gefolgt. So wurde die Bundesregierung gebeten, Anfang 2019 das Rechtsetzungsverfahren zu beginnen. Die Möglichkeiten und Bedingungen der rechtlichen Umsetzung werden nun geprüft und diskutiert.

Das Optionsmodell und seine Elemente wurden wissenschaftlich begründet ausgestaltet. Im Falle einer Umsetzung empfiehlt die PGHR eine umfassende Evaluation im Rahmen eines Modellversuchs, um zu überprüfen, inwieweit das Optionsmodell insgesamt und seine einzelnen Elemente die theoretisch möglichen Verbesserungen für unser System der Fahranfängervorbereitung auch in der Realität erreichen.

Literatur

BASSt-Expertengruppe »Fahranfängervorbereitung«. (2012). *Rahmenkonzept zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland*. (Bericht zum AP Projekt F1100.44009017). Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

BGBl I. (2010). Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Kraftfahr-sachverständigen-gesetzes. *Bundesgesetzblatt*, (Teil I Nr. 61), 1748–1750.

Bönninger, J. & Sturzbecher, D. (2005). *Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 168. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

Bredow, B. & Sturzbecher, D. (2016). *Ansätze zur Optimierung der Fahrschulausbildung in Deutschland*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 269. Bremen: Fachverlag NW.

Brünken, R., Leutner, D., Sturzbecher, D., Bredow, B. & Ewald, S. (2017). *Reform der Fahrlehrerausbildung: Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland (Teil 1), Kompetenzorientierte Neugestaltung der Qualifizierung von Inhabern / verantwortlichen Leitern von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrern. Gutachten im Auftrag der BASSt*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 275. Bremen: Fachverlag NW.

Destatis. (2019). *Verkehrsunfälle – Unfälle von 18-bis 24-Jährigen im Straßenverkehr 2018*. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.

Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaften (Hrsg.). (2013). *51. Deutscher Verkehrsgerichtstag. Veröffentlichung der auf dem 51. Verkehrsgerichtstag am 23. bis 25. Januar 2013 in Goslar gehaltenen Vorträge, Referate und erarbeiteten Empfehlungen*. Köln: Luchterhand.

Dusin, R. & Sturzbecher, D. (2019). Edukative Maßnahmen für Fahranfänger in der »Probezeit« – Konzepte für die Maßnahmengestaltung und Kriterien für die fachliche Maßnahmenbewertung. In Projektgruppe »Hochrisikophase Fahranfänger«

(Hrsg.), *Fahranfänger – Weiterführende Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniserwerb. Abschlussbericht* (S. 24–71 in Teil II). Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 293. Bremen: Fachverlag NW.

Funk, W. (2012). *Einstiegsrisiko bei Fahranfängern mit späterem Einstieg in die Fahrkarriere*. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, Heft 3 / 2012. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie.

Funk, W. & Grüninger, M. (2010). *Begleitetes Fahren ab 17 – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 213. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

Funk, W. & Schrauth, B. (2018a). *Fahranfängerbefragung 2014: 17-jährige Teilnehmer und 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 284 – Teil 1. Bremen: Fachverlag NW.

Funk, W. & Schrauth, B. (2018b). *Fahranfängerbefragung 2014: 17-jährige Teilnehmer und 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 284 – Teil 2. Bremen: Fachverlag NW. Zugriff am 15.11.2019. Verfügbar unter https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2085/file/M284_Teil_2_und_Anhaenge.pdf

Genschow, J., Sturzbecher, D. & Willmes-Lenz, G. E. (2013a). *Fahranfängervorbereitung im internationalen Vergleich*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 234. Bremen: Fachverlag NW.

Genschow, J., Sturzbecher, D. & Willmes-Lenz, G. E. (2013b). *Fahranfängervorbereitung im internationalen Vergleich*. Elektronischer Berichtsanhang zu Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 234. Bremen: Fachverlag NW. Zugriff am 25.11.2019. Verfügbar unter https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/618/file/BASt_M_234_Anlagen.pdf

Grattenthaler, H. (2019). *Systeme der Fahranfängervorbereitung und die Bedeutung der Übung beim Fahrenlernen – Betrachtung des Forschungsstandes aus Sicht der Expertise- und Kompetenzforschung*. Dissertation. Universität des Saarlandes, Saarbrücken. <https://doi.org/10.22028/D291-27781>

Gregersen, N. P., Nyberg, A. & Berg, H.-Y. (2003). Accident involvement among learner drivers – An analysis of the consequences of supervised practice. *Accident, Analysis & Prevention*, 35, 725–730.

- Großmann, H. (2013). Perspektiven für eine zeitgemäße Fahranfängervorbereitung. In Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaften (Hrsg.), *51. Deutscher Verkehrsgerichtstag. Veröffentlichung der auf dem 51. Verkehrsgerichtstag am 23. bis 25. Januar 2013 in Goslar gehaltenen Vorträge, Referate und erarbeiteten Empfehlungen* (S. 365–392). Köln: Luchterhand.
- Holte, H., Assing, K., Pöppel-Decker, M. & Schönebeck, S. (2010). *Alkoholverbot für Fahranfänger – Evaluation der Wirksamkeit*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 211. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Leutner, D., Brünken, R. & Willmes-Lenz, G. (2009). Fahren lernen und Fahrausbildung. In H.-P. Krüger (Hrsg.), *Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie* (Enzyklopädie der Psychologie, Praxisgebiet 6, S. 1–79). Göttingen: Hogrefe.
- Malone, S., Biermann, A., Brünken, R. & Buch, S. (2012). *Neue Aufgabenformate in der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 222. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Maycock, G., Lockwood, C. & Lester, F. (1991). *The accident liability of car drivers*. (TRRL RR 315). Crowthorne, UK: Transport and Road Research Laboratory.
- Mayhew, D. R. & Simpson, H. M. (1999). *Youth and road crashes: Reducing the risks from inexperience, immaturity and alcohol*. Ottawa, Kanada: Traffic Injury Research Foundation.
- Mayhew, D. R., Simpson, H. M. & Pak, A. (2003). Changes in collision rates among novice drivers during the first months of driving. *Accident, Analysis & Prevention*, 35, 683–691.
- Mayhew, D. R., Simpson, H. M., Williams, A. F. & Ferguson, S. A. (1998). Effectiveness and role of driver education and training in a graduated licensing system. *Journal of Public Health Policy*, 19(1), 51–67.
- McCartt, A., Mayhew, D. R., Braitman, K. A., Ferguson, S. A. & Simpson, H. M. (2009). Effects of age and experience on young driver crashes: Review of recent literature. *Traffic Injury Prevention*, 10, 209–219.
- Meewes, V. & Weißbrodt, G. (1992). *Führerschein auf Probe – Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit*. Schriftenreihe der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Unfall- und Sicherheitsforschung, Heft 87. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Munsch, G. (1967). Lebensreife und Verkehrreife. *Technische Überwachung*, 8(3), 103–107.
- O.A. (1976). Unfalldisposition und Fahrpraxis. *Automobiltechnische Zeitschrift*, 78(3), 129.

O'Brien, N. P., Foss, R. D., Goodwin, A. H. & Masten, S. V. (2013). Supervised hours requirements in graduated driver licensing: Effectiveness and parental awareness. *Accident, Analysis & Prevention*, 50, 330–335.

Petzoldt, T., Weiß, T., Franke, T., Krems, J. F. & Bannert, M. (2011). *Unterstützung der Fahrausbildung durch Lernsoftware*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 219. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

Projektgruppe »Begleitetes Fahren«. (2003). *Begleitetes Fahren ab 17 – Vorschlag zu einem fahrpraxisbezogenen Maßnahmenansatz zur Verringerung des Unfallrisikos junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger in Deutschland*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 154. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

Projektgruppe »Hochrisikophase Fahranfänger« (Hrsg.). (2019). *Fahranfänger – Weiterführende Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniserwerb. Abschlussbericht*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 293. Bremen: Fachverlag NW.

Schade, F.-D. (2000). Verkehrsauffälligkeit von Pkw-Fahrern und ihre Entwicklung mit dem Lebensalter – ein Modell. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 46, 9–18.

Schade, F.-D. (2001). *Verkehrsauffälligkeit mit Unfällen bei Fahranfängern. (Reanalyse der Rohdaten von Hansjosten & Schade, 1997: Legalbewährung von Fahranfängern, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 71)*. Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt.

Schade, F.-D. & Heinzmann, H.-J. (2011). *Sicherheitswirksamkeit des BF17. Summative Evaluation*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 218. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

Senserrick, T. M. & Williams, A. F. (2015). *Summary of literature of the effective components of Graduated Driver Licensing systems. Austroads Research Report AP-R476-15*. Sydney, NSW: Austroads Ltd.

Sturzbecher, D. (2019). Edukative Maßnahmen im Optionsmodell der Fahranfängervorbereitung – Neuerungen gegenüber den »Freiwilligen Fortbildungsseminaren für Fahranfänger« im Überblick. In Projektgruppe »Hochrisikophase Fahranfänger« (Hrsg.), *Fahranfänger – Weiterführende Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniserwerb. Abschlussbericht* (S. 72–76 in Teil II). Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 293. Bremen: Fachverlag NW.

Sturzbecher, D., Bönninger, J. & Rüdell, M. (2010). *Praktische Fahrerlaubnisprüfung – Grundlagen und Optimierungsmöglichkeiten*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 215. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

- Sturzbecher, D., Luniak, P. & Mörl, S. (2016). *Revision zur optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 268. Bremen: Fachverlag NW.
- Sturzbecher, D., Mörl, S. & Kaltenbaek, J. (2014). *Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 243. Bremen: Fachverlag NW.
- TÜV | DEKRA arge tp 21 (Hrsg.). (2013). *Das Fahrerlaubnisprüfungssystem und seine Entwicklungspotenziale – Innovationsbericht 2009/2010*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 239. Bremen: Fachverlag NW.
- TÜV | DEKRA arge tp 21 (Hrsg.). (2017). *Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung – Grundlagen und Umsetzungsmöglichkeiten in der Fahranfängervorbereitung. Innovationsbericht zum Fahrerlaubnisprüfungssystem 2011-2014*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 273. Bremen: Fachverlag NW.
- Waller, P. F. (2003). The genesis of GDL. *Journal of Safety Research*, 34, 17–23.
- Weißbrodt, G. (1989). *Fahranfänger im Straßenverkehr*. Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 70. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Williams, A. F., Preusser, D. F., Ferguson, S. A. & Ulmer, R. (1997). Analysis of the fatal crash involvements of 15-year-old drivers. *Journal of Safety Research*, 28, 49–54.

Fahrausbildung und -prüfung in einer mobilen Gesellschaft

Dieter Quentin,

Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V., Berlin

Teil I:

Eine mobile Gesellschaft benötigt eine umfassende Fahrausbildung in Theorie und Praxis. Regelungen sowie komplexe Verkehrsvorgänge müssen so umfassend ausgebildet werden, dass sie vom Fahrerlaubnisbewerber verstanden werden und er in die Lage versetzt wird, regelkonform am Straßenverkehr teilzunehmen sowie Maßnahmen zur Gefahrenerkennung und zur Gefahrenvermeidung zu treffen. Anschließend hat er seine Kenntnisse in einer Theorie- und Praxisprüfung unter Beweis zu stellen.

Die Regelungen über die Erteilung einer Fahrerlaubnis und der Fahrausbildung in Deutschland sind sehr umfassend. Es gibt eine Vielzahl von Gesetzen und Verordnungen, die allein zu diesem Thema zu beachten sind. Die Regelungen zu Fahrerlaubnisprüfungen sowie die Erteilung von Fahrerlaubnissen basieren auf der **RICHTLINIE 2006/126/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**, umgangssprachlich als **3. EU-Führerscheinrichtlinie** bezeichnet.

Die Führerscheinausbildung in der europäischen Union ist nicht harmonisiert. Sie erfolgt nach nationalen Vorschriften. In Deutschland ist die **Verordnung über die Ausbildung von Fahrschülern für den Kraftfahrzeugverkehr** (Fahrschüler-Ausbildungsordnung – FahrschAusbO) die maßgebliche Ausbildungsvorschrift für den Fahrerlaubniswerb. Daneben gibt es eine Reihe von gesetzlichen Vorschriften und anderen Regelungen, die unmittelbar mit dem Fahrerlaubniswerb zusammenhängen:

- | | |
|---|---------------------------------------|
| a. Straßenverkehrsgesetz | f. Kraftfahrersachverständigen-gesetz |
| b. Fahrerlaubnisverordnung | g. Fahrlehrerprüfungsordnung |
| c. Fahrlehrergesetz | h. Prüfungsrichtlinie |
| d. Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz | i. Fragenkatalog |
| e. Fahrschülerausbildungsordnung | j. Fahraufgabenkatalog |

Die Anzahl der aufgeführten Regelungen macht deutlich, dass für alle Beteiligten am »System Fahrerlaubniserwerb« umfassende Kenntnisse erforderlich sind. Nur so kann die professionelle Fahrausbildung, so wie sie in Deutschland seit vielen Jahren erfolgreich praktiziert wird, funktionieren. Der Gesetzgeber hat die Verpflichtung den rechtlichen Rahmen dazu zu erstellen und permanent anzupassen.

Ein zurzeit laufendes Forschungsprojekt der Bundesanstalt für Straßenwesen soll dazu dienen, notwendige Anpassungen bezüglich der zukünftigen Fahrausbildung vorzunehmen. Der Titel lautet:

Fahranfängervorbereitung in Deutschland – Erarbeitung eines Umsetzungs-konzepts für die Optimierung der Fahrausbildung

Ziel des vorliegenden Projekts ist es, auf der Grundlage des abgeschlossenen OF-SA-Projekts sowie bereits laufender Forschungs- und Entwicklungsarbeiten einen Kompetenzrahmen und ein Rahmencurriculum für die Fahrausbildung zu erarbeiten. Im Kompetenzrahmen sollen verbindliche Kompetenzstandards und Mindestausbildungsinhalte festgelegt werden. Im Rahmencurriculum sollen inhaltliche, methodische und mediale Empfehlungen für Ausbildungsmodule bereitgestellt werden. Kompetenzrahmen und Rahmencurriculum müssen mit den angrenzenden Maßnahmenbereichen der Fahranfängervorbereitung – insbesondere mit der Fahrerlaubnisprüfung und der Fahrlehrer-ausbildung – verzahnt werden.

Quelle: BAST-Website https://www.bast.de/BAST_2017/DE/Projekt/efp-laufend-u1.html?nn=1816948

Dies ist eine gute Beschreibung für das Gesamte. Um eine Fahrausbildung zukunftsgerichtet zu konzipieren, müssen aus der Sicht des Berufsstandes in diese grundsätzlichen Überlegungen nachfolgend aufgeführte Aspekte bzw. Fragestellungen einfließen:

1. Aktualisierung der Rahmenpläne für die theoretische Führerscheinausbildung.
2. Anpassung der Sachgebiete für den praktischen Unterricht für alle Klassen.
3. Muss die Anzahl der besonderen Ausbildungsfahrten, insbesondere für die Zweirad- und Pkw-Klassen, an die Unfallzahlen der Fahranfänger angepasst werden?
4. Eine effektive und transparente Lernstandsbeurteilung (z. Bsp. »eLBe«) ist erforderlich. Nur so ist eine Prüfungsreifefeststellung möglich.
5. Da Fahranfänger überproportional im Vergleich zu anderen Altersgruppen verunfallen, ist das Thema Verkehrswahrnehmung bzw. das richtige Einschätzen von Gefahrensituationen als ein wesentlicher Bestandteil der zukünftigen Fahrausbildung anzusehen.
6. Fahrerassistenzsysteme/automatisierte Fahrfunktionen müssen in die Theorie- sowie Praxisausbildung eingebunden werden.
7. Weiterführende Maßnahmen für Fahranfänger nach dem Fahrerlaubniserwerb sind erforderlich.
8. Eine zielgerichtete und moderne Fahrausbildung macht eine ebensolche Fahrerlaubnisprüfung erforderlich.

Zu 1: Die Sachgebiete müssen sich an veränderte Verkehrsverhältnisse orientieren. Es bietet sich an, Elemente des Blended-Learning* für das Lernen von Regel- bzw.

Faktenwissen zu nutzen. Hier kann der Theorieunterricht effizient und kostengünstig ergänzt werden. Zudem wird zusätzlich eine gewisse Lernzeitverlängerung erreicht. Damit wird Ausbildungszeit für Themenbereiche geschaffen, die zwingend in einem Präsenzunterricht behandelt werden müssen. Der Bewerber wird dadurch unwesentlich höher zeitlich belastet.

*auch Integriertes Lernen genannt, ist eine Lernform, die Präsenzunterricht und E-Learning kombiniert

Zu 2: Dieser Bereich bedarf einer schnellen, umfassenden Bearbeitung. Insbesondere im Bereich der fahrtechnischen Vorbereitung/Sicherheitskontrolle und der Funktions- und Sicherheitskontrolle sowie entsprechende Handfertigkeiten (Anlage 6 zu § 5 Abs. 5 FahrSchAusbO) wird bei den heutigen Anforderungen an den Bewerber der Stand der technischen Entwicklung unserer modernen Fahrzeuge nicht berücksichtigt. Aufgrund der gesetzlichen Vorschriften müssen die Bewerber aktuell mit Kenntnissen vertraut gemacht werden, die sie anschließend nicht mehr benötigen.



Curriculare Leitfäden für die praktische Fahrausbildung

Zu 3: Die Unfälle mit getöteten bzw. schwer verletzten Fahranfängern bzw. deren Unfallbeteiligung passieren zu einem hohen Teil auf der Landstraße. Der Gesetzgeber ist diesem Umstand mit dem Vorschreiben spezieller Themen zum Fahren auf der Landstraße sowie mit einer vorgeschriebenen Mindestanzahl von besonderen Ausbildungsfahrten auf Landstraßen begegnet. Es sollte überlegt werden, welche Maßnahmen zusätzlich ergriffen werden sollten. Da sollte auch, konsequenterweise, eine verlängerte Ausbildungszeit auf Landstraßen nicht fehlen.

Zu 4: Eine Lernstandsbeurteilung durch die Fahrlehrer/innen ist seit Jahrzehnten gesetzlich vorgeschrieben. Hier sind in Auszügen die hierfür relevanten Regelungen der FahrSchüler-Ausbildungsordnung aufgeführt:

§ 4 Theoretischer Unterricht

1) Der theoretische Unterricht hat sich an den im Rahmenplan (Anlagen 1 und 2) aufgeführten Inhalten zu orientieren und ist systematisch nach Lektionen aufzubauen. Der Unterricht soll methodisch vielfältig sein. Die Unterrichtsmedien sollen zielgerichtet ausgewählt und eingesetzt werden. Die Ausbildung setzt das selbstständige Lernen durch die Fahrschüler voraus. Zur Ergebnissicherung sind Lernkontrollen einzusetzen; das Ausfüllen von Testbogen ...

§ 5 Praktischer Unterricht

1) Der praktische Unterricht ist auf die theoretische Ausbildung zu beziehen und inhaltlich mit dieser zu verzahnen ... Zum praktischen Unterricht gehören auch

1. die Unterweisung nach Absatz 5,
2. Anleitung und Hinweise vor, während und nach der Durchführung der Fahraufgaben sowie
3. Nachbesprechung und Erörterung des jeweiligen Ausbildungsstandes.

Der Fahrlehrer hat den jeweiligen Ausbildungsstand durch Aufzeichnungen zu dokumentieren. Diese sollen erkennen lassen, welche Inhalte behandelt wurden.

§ 6 Abschluss der Ausbildung

(1) Der Fahrlehrer darf die theoretische und die praktische Ausbildung erst abschließen, wenn der Bewerber den Unterricht im gesetzlich vorgeschriebenen Umfang absolviert hat und der Fahrlehrer überzeugt ist, dass die Ausbildungsziele nach § 1 erreicht sind ...

Hinsichtlich der vorhandenen Instrumente zur Lernstandsbeurteilung müssen der Theorieunterricht und die Fahrpraktische Ausbildung separat betrachtet werden: Der Theorieunterricht ist bezüglich seiner Lehr-Lerninhalte und ihrer möglichen Sequenzierung durch die Fahrschüler-Ausbildungsordnung bereits stark vorstrukturiert. Darüber hinaus stellen die Lehrmittelverlage detaillierte methodische Gestaltungsvorschläge und professionelle Instrumente zur Durchführung von Lernstandsbeurteilungen bereit. Der Fahrlehrer kann nach pädagogischen Gesichtspunkten aus den Lehr-Lerninhalten, Lehr-Lernmethoden und Lehr-Lernmedien wählen und muss vor allem darauf achten, seine Ausbildungs- und Beurteilungsstrategien an die Lernvoraussetzungen der Fahrschüler anzupassen.

Bezogen auf die fahrpraktische Ausbildung liegen bisher vor allem Instrumente vor, die zur Prüfungsreifefeststellung herangezogen werden können. Hierzu zählen beispielsweise der Fahrschüler-Abschluss-Kontroll-Test sowie dessen Weiterentwicklung – der PrüfungsReifeTest (Fahrlehrerverband Hamburg, o.D.). Eines der wenigen Instrumente, die den kompletten Ausbildungsverlauf berücksichtigen, ist der »Curriculare Leitfaden – Praktische Ausbildung Pkw« mit seiner Ausbildungsdiagrammkarte (DFA, 2018). Die Ausbildungsdiagrammkarte ermöglicht zwar eine Dokumentation, wie oft bestimmte Lehr-Lerninhalte durchgeführt wurden; aussagekräftige Beurteilungen der Fahrkompetenz von Fahrschülern sind allerdings nur begrenzt möglich. Darüber hinaus

ist die Ausbildungsdiagrammkarte vor allem auf die professionelle Beurteilung durch den Fahrlehrer ausgerichtet; Möglichkeiten zur Selbsteinschätzung werden den Fahrschülern dagegen nicht geboten. Über die genannten analogen Instrumente hinaus befassen sich derzeit unterschiedliche Akteure mit der Bereitstellung digitaler Instrumente zur Lernstandsbeurteilung.

Quelle: Bianca Bredow, Sebastian Ewald und Dietmar Sturzbecher, Auszüge aus:

Lernprozesse sichtbar machen – Einsatzmöglichkeiten und Chancen der »Elektronischen Lernstandsbeurteilung« in der Fahrschulbildung

Die zurzeit erfolgende Dokumentation mithilfe einer Ausbildungsdiagrammkarte, ist also zu optimieren. Für eine effektive Qualitätssicherung und der Möglichkeit einer Selbsteinschätzung durch den Fahrschüler ist es daher dringend erforderlich, die zukünftige Ausbildungsstandsdiagnostik an die geschilderten Anforderungen anzupassen.

Moderne Lernstandsbeurteilungen werden ein unverzichtbares Element der zukünftigen Fahrausbildung. Eine digitale, effektive und transparente Lernstandsbeurteilung der Zukunft muss bestimmte Anforderungen erfüllen. Darum ist »eLBe« (elektronische Lernstandsbeurteilung) entwickelt worden.

Warum scheint »eLBe« ein zukunftsgerichtetes Instrument zu sein?

Bei der Konzeption ist auf den »Fahraufgabenkatalog zur optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung«, auf aktuelle Forschungsergebnisse sowie auf bewährte Materialien wie den Curricularen Leitfaden für die praktische Pkw-Ausbildung zurückgegriffen worden.

Insbesondere die Verwendung des Fahraufgabenkatalogs sichert die wichtige Verzahnung von Ausbildung und Prüfung im Sinne gemeinsamer Bildungsstandards.

Weitere Aspekte sprechen für das System »eLBe«:

- eLBe ist individualisierbar (z. B. Ergänzen von Aufgaben und regionalen Besonderheiten)!
- eLBe unterstützt Fahrlehrer dabei, ihren Fahrschülern angemessene, leistungsförderliche Rückmeldungen zum Lernstand zu geben!
- eLBe trägt dazu bei, dass Fahrschüler ihre Fahrkompetenz realistischer einschätzen!
- eLBe motiviert Fahrschüler: Fahrschülern sollen mit eLBe Fortschritte aufgezeigt und noch bestehende Schwächen verdeutlicht werden. Dadurch kann Verständnis für die weitere Ausbildungsgestaltung gewonnen werden!
- eLBe kann bei Rechtsstreitigkeiten als Nachweis der Ausbildung herangezogen werden!
- Mit eLBe werden am Ende der Ausbildung die gleichen Maßstäbe angelegt wie in der

neuen praktischen Fahrerlaubnisprüfung: Dies soll die Prüfungsangst der Fahrschüler verringern und die Bestehensquote erhöhen!

- eLBe greift die rechtlichen Vorgaben der FahrschAusbO auf!

Quelle: Bianca Bredow, IVP, Präsentation eLBe_Chancen, 11/2019

Arbeitskreis VI: Fahranfänger – neue Wege zur Fahrkompetenz

Inhaltsverzeichnis gemäß Annex 1 Anlage 13 (Stand 31.01.2006) Seite 1 von 1

Anlage 13 zur Prüfungsrichtlinie

Master für Prüfprotokoll

Name: _____ Platz Prüfung am: _____
 Vorname: _____ Fahranfängername: _____

Das Protokoll bewerten, aber prüfen lassen.
 Das Protokoll der Prüfung ist zu bewerten, wenn es notwendig ist, die Bewertung der Fahrer könnte auch die
 Beobachtung über einen Zeitraum eines bestimmten Tages (siehe
 die nachfolgend aufgeführten Anforderungen) nicht möglich ist. Es ist für mehrere Tage.

1	11	11	11	11	11
2	12	12	12	12	12
3	13	13	13	13	13
4	14	14	14	14	14
5	15	15	15	15	15
6	16	16	16	16	16
7	17	17	17	17	17
8	18	18	18	18	18
9	19	19	19	19	19
10	20	20	20	20	20
11	21	21	21	21	21
12	22	22	22	22	22
13	23	23	23	23	23
14	24	24	24	24	24
15	25	25	25	25	25
16	26	26	26	26	26
17	27	27	27	27	27
18	28	28	28	28	28
19	29	29	29	29	29
20	30	30	30	30	30
21	31	31	31	31	31
22	32	32	32	32	32
23	33	33	33	33	33
24	34	34	34	34	34
25	35	35	35	35	35
26	36	36	36	36	36
27	37	37	37	37	37
28	38	38	38	38	38
29	39	39	39	39	39
30	40	40	40	40	40
31	41	41	41	41	41
32	42	42	42	42	42
33	43	43	43	43	43
34	44	44	44	44	44
35	45	45	45	45	45
36	46	46	46	46	46
37	47	47	47	47	47
38	48	48	48	48	48
39	49	49	49	49	49
40	50	50	50	50	50
41	51	51	51	51	51
42	52	52	52	52	52
43	53	53	53	53	53
44	54	54	54	54	54
45	55	55	55	55	55
46	56	56	56	56	56
47	57	57	57	57	57
48	58	58	58	58	58
49	59	59	59	59	59
50	60	60	60	60	60
51	61	61	61	61	61
52	62	62	62	62	62
53	63	63	63	63	63
54	64	64	64	64	64
55	65	65	65	65	65
56	66	66	66	66	66
57	67	67	67	67	67
58	68	68	68	68	68
59	69	69	69	69	69
60	70	70	70	70	70
61	71	71	71	71	71
62	72	72	72	72	72
63	73	73	73	73	73
64	74	74	74	74	74
65	75	75	75	75	75
66	76	76	76	76	76
67	77	77	77	77	77
68	78	78	78	78	78
69	79	79	79	79	79
70	80	80	80	80	80
71	81	81	81	81	81
72	82	82	82	82	82
73	83	83	83	83	83
74	84	84	84	84	84
75	85	85	85	85	85
76	86	86	86	86	86
77	87	87	87	87	87
78	88	88	88	88	88
79	89	89	89	89	89
80	90	90	90	90	90
81	91	91	91	91	91
82	92	92	92	92	92
83	93	93	93	93	93
84	94	94	94	94	94
85	95	95	95	95	95
86	96	96	96	96	96
87	97	97	97	97	97
88	98	98	98	98	98
89	99	99	99	99	99
90	100	100	100	100	100

Nicht bewertet sind:

1. ...

2. ...

3. ...

4. ...

5. ...

6. ...

7. ...

8. ...

9. ...

10. ...

11. ...

12. ...

13. ...

14. ...

15. ...

16. ...

17. ...

18. ...

19. ...

20. ...

21. ...

22. ...

23. ...

24. ...

25. ...

26. ...

27. ...

28. ...

29. ...

30. ...

31. ...

32. ...

33. ...

34. ...

35. ...

36. ...

37. ...

38. ...

39. ...

40. ...

41. ...

42. ...

43. ...

44. ...

45. ...

46. ...

47. ...

48. ...

49. ...

50. ...

51. ...

52. ...

53. ...

54. ...

55. ...

56. ...

57. ...

58. ...

59. ...

60. ...

61. ...

62. ...

63. ...

64. ...

65. ...

66. ...

67. ...

68. ...

69. ...

70. ...

71. ...

72. ...

73. ...

74. ...

75. ...

76. ...

77. ...

78. ...

79. ...

80. ...

81. ...

82. ...

83. ...

84. ...

85. ...

86. ...

87. ...

88. ...

89. ...

90. ...

91. ...

92. ...

93. ...

94. ...

95. ...

96. ...

97. ...

98. ...

99. ...

100. ...

Zusammen mit dem Prüfer ist ein elektronisches Protokoll Ihre Ausbildung in der nächsten Prüfung
 des Fahranfängers zu erstellen. ...

Bild: IVP elektronisches Prüfprotokoll Bild: IVP Prüfprotokoll

Wie geht es nach dem Führerscheinwerb weiter?

Eine Betreuung der Fahranfänger nach dem Fahrerlaubniswerb muss intensiviert werden. Das »Begleitete Fahren ab 17«, das absolute Alkoholverbot für Fahranfänger sowie der seit 1986 eingeführte Führerschein auf Probe sind die aktuell möglichen Instrumente, die die meist jungen Fahranfänger zur regelkonformen und umsichtigen Fahrweise bewegen sollen bzw. eine Lernzeitverlängerung bedeuten. Das ist vom Grundsatz auch gelungen, denn die Unfallzahlen der Fahranfänger sind insbesondere seit der Einführung des begleitenden Fahrens ab 17 zurückgegangen. Auch ein Rückgang der Auffälligkeiten ist zu verzeichnen.

Fahranfänger – Weiterführende Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniswerb

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Jahr 2013 beauftragt, im Rahmen einer Projektgruppe weitere Maßnahmenvorschläge zur Absenkung des Fahranfängerrisikos zu erarbeiten. Die Projektgruppe (»Hochrisikophase Fahranfänger«, PGHR) sollte zwei Aufgabenstellungen bearbeiten:

Im Rahmen von Aufgabe A sollten weiterführende Maßnahmen zur Absenkung des Unfallrisikos von Fahranfängern in der Phase ihrer Höchstgefährdung unmittelbar am Anfang des selbstständigen Fahrens (sogenannte »Hochrisikophase«) erarbeitet werden. Als Maßnahmenarten in der Hochrisikophase sollten berücksichtigt werden:

Möglichkeiten

1. des erweiterten Fahrerfahrungsaufbaus unter risikoarmen Bedingungen,
2. der Verstärkung protektiver Regelungen und
3. der edukativen Intervention.

Im Rahmen von Aufgabe B sollten Konzepte zur Institutionalisierung einer breiteren wissenschaftlichen Abstützung von Fahrausbildung und Fahranfängermaßnahmen entwickelt werden.

*Quelle: Projektgruppe »Hochrisikophase Fahranfänger:
Fahranfänger – Weiterführende Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniswerb
– Abschlussbericht.
Auszug aus Kurzfassung von Seite 3.*

Teil II:

Die in den letzten Jahren permanent angestiegene Nichtbestehensquote im Bereich der Fahrerlaubnisprüfungen gibt Anlass zu ständigen Diskussionen.

Nachfolgend aufgeführte Gründe werden angeführt:

- eine eventuell unzureichende Prüfungsreifefeststellung durch die Fahrschulen
- ein ständig wachsender amtlicher Fragenkatalog
- die vermeintlich schwieriger gewordene Prüfung am PC
- Erschwernis für den Bewerber durch die Einbindung von Videosequenzen etc.

In diesem Zusammenhang stellen sich einige Fragen:

1. Ist der amtliche Fragenkatalog zu anspruchsvoll für die Bewerber?
2. Gibt es Veränderungen im Lernverhalten der Schüler, welches sich nachteilig auf die theoretische Prüfung auswirkt?
3. Kann es den notwendigen Selektionseffekt geben, wenn die Prüfungen so konzipiert sind, dass nur noch ein ganz geringer Teil der Bewerber nicht besteht?
4. Mit welcher persönlichen Einstellung in Bezug auf das Prüfungsergebnis gehen Bewerber heutzutage in eine Prüfung?

Es gibt Erkenntnisse, dass sich der Stellenwert des Führerscheins und der Fahrausbildung verändert hat. Dabei sind die städtischen und die ländlichen Regionen sicherlich unterschiedlich in der Ausprägung. Je besser der ÖPNV ausgebaut ist, umso geringer wird die Notwendigkeit gesehen, eine Fahrerlaubnis zu erwerben. Im Gegenteil, die Parkplatzsituation und die Verkehrsdichte in der Stadt sorgen eher dafür, dass die Mobilität mit dem eigenen Kraftfahrzeug in den Hintergrund tritt. Diese Entwicklung ist aus umweltpolitischer Sicht durchaus zu begrüßen, sorgt aber leider auch dafür, dass die Fahrausbildung nicht mehr mit dem gleichen Interesse verfolgt wird. Dabei ist Interesse natürlich ein wichtiger Bestandteil zur Stärkung des für den Lernerfolg zwingend notwendigen Faktors – **Motivation**.

Weiterhin ist zu beobachten, dass ein sehr großer Anteil der Bewerber erst später in die Fahrschulen geht. Oft erst nach Abschluss einer Berufsausbildung oder nach dem Studium individuell mobil zu sein, um den Beruf auszuüben, wird als wichtig erachtet.

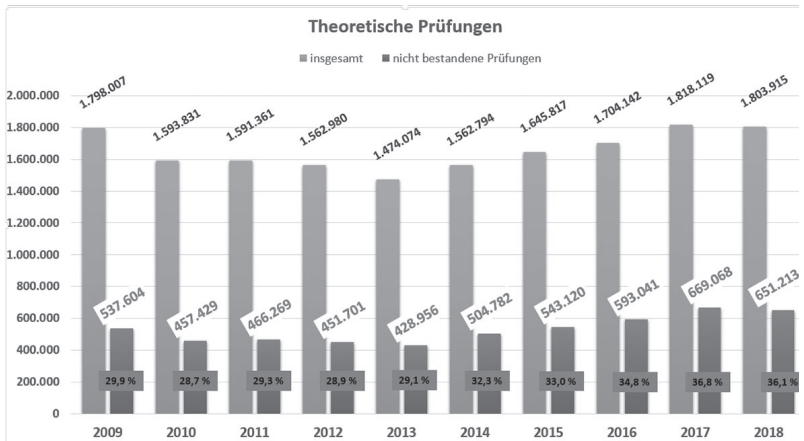
Dazu wird festgestellt, dass die meist jungen Fahrerlaubnisbewerber heutzutage sehr digital lernen. Modernste Lehr- und Lernmedien helfen bei der Verarbeitung des umfangreichen Stoffes. Der prüfungsrelevante Fragenkatalog wird in meist kurzer Zeit, sehr komprimiert und zielgerichtet, auf einen Prüftermin hin gelernt.

In Deutschland darf die Fahrerlaubnisprüfung beliebig oft wiederholt werden. Die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) regelt allein die Wartezeit bis zur

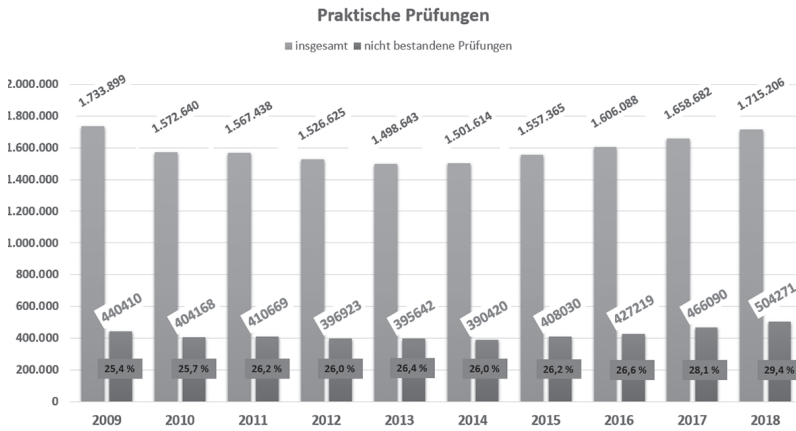
Wiederholungsprüfung und die Zeit, die höchstens zwischen der bestandenen theoretischen Prüfung und der erneuten praktischen Prüfung liegen darf, ohne dass die theoretische Prüfung wiederholt werden muss.

Zur Ermittlung der Nichtbestehensquoten sei angemerkt, dass dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) lediglich die Anzahl der abgelegten Prüfungen übermittelt wird. Da eine Person beliebig häufig zur Prüfung antreten darf, übersteigt die Anzahl der Prüfungen die Zahl der geprüften Personen. Anhand der Zahlen des KBA kann deshalb keine direkte Aussage über den Prüfungserfolg auf Personenebene erfolgen. Rückschlüsse auf Ursachen für das Bestehen oder Nichtbestehen der Fahrerlaubnisprüfungen ist anhand dieser Zahlen nicht möglich.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die durchgeführten und nicht bestandenen Prüfungen zur Erlangung einer allgemeinen Fahrerlaubnis in den Jahren 2009 bis 2018 nach Art der Prüfung.



Zahlenmaterial KBA



Zahlenmaterial KBA

Die Statistik zu den Fahrerlaubnisprüfungen weist die Anzahl der Prüfungen zur Erlangung einer allgemeinen Fahrerlaubnis beziehungsweise der EU-einheitlichen Fahrerlaubnisklassen A bis E und den nationalen deutschen Klassen M, L, S und T (bis 19.01.2013) beziehungsweise AM, L und T (ab 19.01.2013) aus.

Die ausgewiesene Anzahl der Prüfungen darf nicht gleichgesetzt werden mit der Anzahl der Personen, die eine Fahrerlaubnisprüfung absolvieren.

Schlussbemerkung:

Die professionelle Fahrausbildung in Deutschland erfolgt auf einem hohen Niveau. Durch neue pädagogische Erkenntnisse, fortschreitende Technisierung und Digitalisierung ist eine Anpassung der theoretischen sowie praktischen Ausbildung über alle Fahrerlaubnisklassen hinweg dringend erforderlich. Eine Qualitätssicherung der Fahrausbildung durch eine gesetzlich vorgeschriebene Fahrschulüberwachung ist eingerichtet und muss optimiert werden.

Die Fahranfänger bedürfen einer weiteren Betreuung nach dem Führerscheinerwerb. Insbesondere müssen die Möglichkeiten einer Lernzeitverlängerung, wegen Ihrer unbestrittenen Effizienz, unbedingt genutzt werden.

Auf eine auf die Ausbildung abgestimmte Prüfung ist größter Wert zu legen. Die unabhängige Prüfung durch eine technische Prüfstelle hat sich bewährt und muss ständig weiterentwickelt werden.

Der gesellschaftliche Wandel, die fortschreitende Digitalisierung, der Stand der Technik sowie die Erkenntnisse der Wissenschaft müssen die Eckpunkte einer zukünftigen Fahrausbildung in Deutschland sein. Das geht bestimmt nicht »billig« und schon gar nicht besonders schnell.

Es sollte eine Versächlichung in Bezug auf die in den letzten Jahren geführte Diskussion um die gestiegenen Nichtbestehensquoten angestrebt werden. Eine hochmobile Gesellschaft mit einem anspruchsvollen Verkehrssystem funktioniert nur dann gut, wenn die Nutzer gut vorbereitet und auch angemessen geprüft sind. Diese hohen Anforderungen, müssen sich in den gestellten Aufgaben für die Theorie- und Praxisprüfung niederschlagen.

Für eine notwendige Selektion von Bewerbern, die (noch) nicht die erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten aufweisen, gibt es keine Alternative.

Die ständige Weiterentwicklung unserer Systeme zum Erwerb und zur Prüfung von Fahrerlaubnisbewerbern stellt sicher, dass die Anforderungen der Gesellschaft an Nutzer unseres komplexen Verkehrssystems erfüllt werden.

Literatur:

Walter Funk, Marco Grüninger: Begleitetes Fahren ab 17 – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs Mensch und Sicherheit Heft M 213, Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesanstalt für Straßenwesen, Fachbetreuung Michael Bahr, Heidi Grattenthaler:

Fahranfänger – Weiterführende Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniserwerb, Abschlussbericht

Kraftfahrt-Bundesamt KBA:

Statistik – Fahrerlaubnisprüfungen

Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher, Institut für angewandte Familien, Kindheits- und Jugendforschung an der Universität Potsdam

Mitgliederversammlung der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. 2019

Bianca Bredow, Sebastian Ewald und Dietmar Sturzbecher, Auszüge aus:

Lernprozesse sichtbar machen – Einsatzmöglichkeiten und Chancen der »Elektronischen Lernstandsbeurteilung« in der Fahrschulausbildung

Bianca Bredow, IVP, Präsentation eLBe_Chancen, 11/2019

Bildmaterial:

Institut für Prävention und Verkehrssicherheit (IPV GmbH), Bianca Bredow
Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.

Prüfungserfolg im Spannungsfeld zwischen Verkehrssicherheit und Mobilitätszugang

Mathias Rüdell,
TÜV | DEKRA arge tp 21, Dresden

1. Aufgabe der Fahrerlaubnisprüfung

Die Fahrerlaubnisprüfung hat für das Gesamtsystem der Fahranfängervorbereitung eine große Bedeutung: Sie dient einerseits dazu, nur Fahranfänger mit ausreichender Befähigung zur motorisierten Teilnahme am Straßenverkehr zuzulassen (Selektionsfunktion); andererseits stellen die Prüfungsinhalte, Bewertungskriterien und Prüfungsergebnisse wichtige Orientierungspunkte für die Ausrichtung der Fahrschulausbildung und der individuellen Lernprozesse der Fahranfänger dar (Steuerungsfunktion).

Mit dem Bestehen der Fahrerlaubnisprüfung wird die Befähigung nachgewiesen, dass ein Bewerber um eine Fahrerlaubnis ein Kraftfahrzeug selbstständig im motorisierten Straßenverkehr führen darf. Die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung (nachfolgend TFEP) stellt dabei einen kriteriums- bzw. lehrzielorientierten Test (Sturzbecher, Kasper, Bönninger & Rüdell, 2008) dar. Die grundlegende Fragestellung bei lehrzielorientierten Tests ist es, ob ein Kandidat ein definiertes Lehrziel (bzw. Kriterium) erreicht. Davon unterscheiden sich u. a. normorientierte Testungen, die anhand von Testwerten eine möglichst hohe Differenzierung zwischen Personen ermöglichen sollen. Die Lehrziele bzw. Kriterien, die als Anforderungen in der TFEP gestellt werden und die ein Bewerber zu bewältigen hat, um erfolgreich seine Befähigung zum sicheren Führen eines Kraftfahrzeuges nachzuweisen, sind fachlich-inhaltlich mit Blick auf den gesamtgesellschaftlichen Nutzen (Verkehrssicherheit) und das individuelle Verletzungsrisiko im Straßenverkehr begründet und objektiv nachvollziehbar zu definieren. Die Mindestanforderungen für die Prüfungsinhalte und -durchführung ergeben sich zuallererst aus den Vorgaben der EU-Führerscheinrichtlinie (EU-FS-RL). Diese werden national umgesetzt und ggf. weiter differenziert. Dies erfolgt durch das Zusammenwirken verschiedener Fachexperten. Abschließend findet eine Beurteilung durch den Ordnungsgeber und die Überführung in den Rechtsrahmen statt. Die Praktische Fahrerlaubnisprüfung (nachfolgend PFEP) stellt ein kriteriengeleitetes Beobachtungs- und Beurteilungsverfahren (»Systematische Fahrverhaltensbeobachtung«) mittels einer adaptiven Prüfstrategie

dar. Damit nimmt die PFEP unter den Maßnahmen zur Fahranfängervorbereitung für die Erfassung von Fahrkompetenz eine besondere Schlüsselfunktion ein. Die PFEP regelt den Zugang zum selbstständigen Fahren im Straßenverkehr: Anhand der Prüfungsleistungen entscheidet der Fahrerlaubnisprüfer darüber, ob ein Bewerber über ausreichend Fahrkompetenz verfügt bzw. ob er befähigt ist, sicher, umweltbewusst und energiesparend am motorisierten Straßenverkehr teilzunehmen.

Die Bestehensquote beschreibt damit den Anteil an Prüfungen, in denen die Bewerber den definierten Kriterien und Anforderungen für sicheres Führen eines Kraftfahrzeuges gerecht werden und die Lehrziele erfüllen. Sinkt die Bestehensquote, nimmt der Anteil von Prüfungen zu, in denen die Bewerber die Mindestanforderungen für das selbstständige Fahren noch nicht sicher bewältigen können. Eine Absenkung der Mindestanforderungen kann dazu führen, dass die Bestehensquote steigt. Diese Steigerung ermöglicht dann augenscheinlich einem größeren Bewerberanteil den Zugang zur motorisierten Mobilität; ist allerdings auch mit einer Abkehr von den aktuell definierten verkehrssicherheitsrelevanten Standards und Kriterien verknüpft. Um diesem Zielkonflikt zwischen dem Bedürfnis nach (motorisierter) Mobilität und dem Erhalt von Verkehrssicherheit zu begegnen, sind Ursachen für die Änderungen der Bestehensquoten zu untersuchen und ggf. notwendige (Gegen-) Maßnahmen abzuleiten.

2. Aktuelle Statistiken zum Prüfungserfolg in der Theoretischen und Praktischen Fahrerlaubnisprüfung

Im Jahr 2018 lag die Bestehensquote der TFEP über alle Fahrerlaubnisklassen¹ hinweg bei 64,0 % (Quelle: TÜV | DEKRA arge tp 21). Bei der PFEP sind in diesem Zeitraum 70,6 % der Prüfungen erfolgreich absolviert worden (Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, 2011-2019). Im Folgenden sollen detaillierte statistische Bezüge zunächst für die TFEP und anschließend für die PFEP ein Bild über die Entwicklung der Bestehensquote und deren Abhängigkeiten vermitteln.

2.1. Stand und Entwicklung der Bestehensquote in der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung

Überblick. Betrachtet man die Gesamtheit der TFEP unabhängig von der Fahrerlaubnisklasse zeigt sich im zeitlichen Verlauf für die letzten Jahre ein Rückgang in der Bestehensquote (Abbildung 1). Differenziert für die unterschiedlichen Klassen findet sich dieser Rückgang in den meisten Fahrerlaubnisklassen wieder. Eine Ausnahme stellen die Fahrerlaubnisklassen im Nutzfahrzeubereich dar. In diesen Klassen ist die Bestehensquote relativ konstant geblieben und im letzten Jahr sogar angestiegen. Außerdem lässt sich feststellen, dass die Bestehensquoten der Fahrerlaubnisklassen für Krafträder, Lkws und Kraftomnibusse deutlich über den Bestehensquoten der Pkw und sonstigen Fahrzeuge liegen.

1 Bei den Angaben zur Bestehensquote sind stets Erst- und Wiederholungsprüfungen zusammengefasst. Sollte davon abgewichen werden, wird explizit darauf hingewiesen.

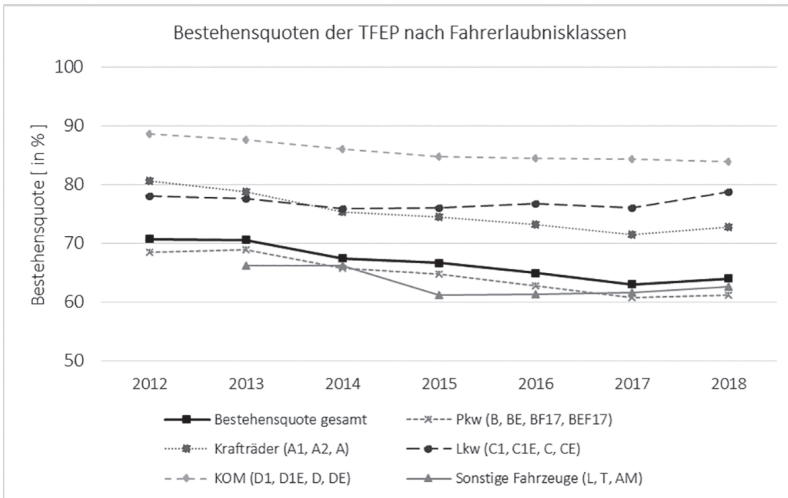


Abbildung 1: Prozentsatz der bestandenen TFEP von 2012 bis 2018 differenziert nach Fahrerlaubnisklassen (Quelle: TÜV | DEKRA arge tp 21)

Unter Beachtung dieser klassenspezifischen Effekte konzentrieren sich nachfolgende Ausführungen ausschließlich auf den Erfolg in der Fahrerlaubnisprüfung (in schriftlicher Form) für die Fahrerlaubnisklasse B. Dies erscheint sinnvoll, da in dieser Klasse beinahe 80 % aller TFEP abgelegt werden und damit mögliche klassenspezifische Effekte ausgeblendet werden können.

Abbildung 2 gibt einen Überblick über die Entwicklung der Bestehensquote der TFEP der Klasse B (deutsch/schriftlich) seit 2010 (Quelle: TÜV | DEKRA arge tp 21). Im Jahr 2018 wurden 62,6 % der Prüfungen in dieser Klasse erfolgreich absolviert. Zu Beginn des Betrachtungszeitraumes im Jahr 2010 betrug die Bestehensquote etwa 69 % und ist damit über den gesamten Zeitraum bis Ende 2018 um etwa 7,5 Prozentpunkte zurückgegangen. Im zeitlichen Verlauf ist weiter zu beobachten, dass in den Jahren 2014 und 2016 vergleichsweise stärkere Rückgänge in der Bestehensquote zu verzeichnen waren. In Folge hat der Anteil erfolgreicher Prüfungen zwar wieder zugenommen; allerdings nicht mehr das Ausgangsniveau erreicht. Seitdem bewegen sich die Zahlen – mit kleineren Schwankungen – auf einem annähernd konstanten Niveau.

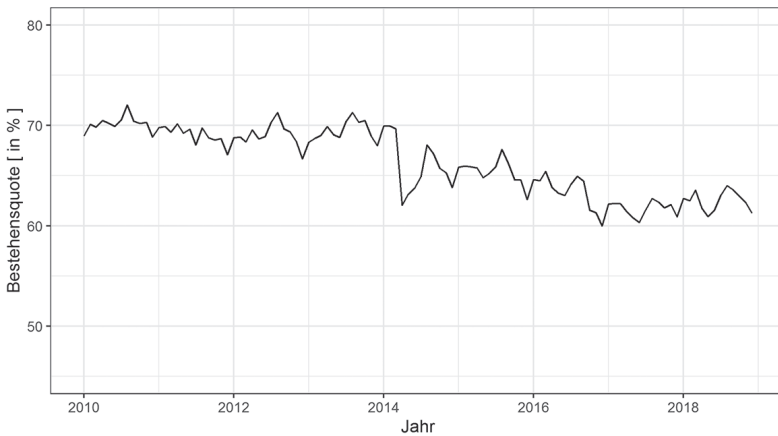


Abbildung 2: Prozentsatz der bestandenen TFEP von Anfang 2010 bis Ende 2018
(Quelle: TÜV | DEKRA arge tp 21)

Internationale Einordnung. Für eine bessere Einordnung der deutschen Kenngrößen ist es interessant, sich die Bestehensquoten anderer Länder im Vergleich zu Deutschland genauer anzusehen.

Abbildung 3 zeigt den Prozentsatz der bestandenen TFEP beim ersten Versuch in verschiedenen europäischen Ländern. Es lassen sich deutliche Unterschiede in der Bestehensquote zwischen den einzelnen Ländern erkennen (*Min* = 45,0 %, *Max* = 89,1 %). Die Bestehensquote liegt im Mittel über alle Länder bei 68,6 %. Deutschland befindet sich damit im Mittelfeld der europäischen Nachbarn für die Erstprüfungen. Diese Unterschiede sind sicher zunächst vor dem Hintergrund verschiedener Ausbildungs- und Prüfungssysteme zu bewerten. Durch internationale Vergleiche können aber auch erste Hinweise darüber gewonnen werden, ob Veränderungen tatsächlich ausschließlich auf landesspezifische Faktoren zurückgeführt werden können oder ob sich auch Phänomene zeigen, die für die Einflüsse übergreifender gesellschaftlicher Veränderungen sprechen. Solche Vergleiche sind in der Regel schwierig zu führen, da die notwendige Datengrundlage häufig nicht zur Verfügung steht. Eine Ausnahme stellt hierbei die für die Fahrerlaubnisprüfung verantwortliche Behörde in Großbritannien (DVSA) dar, die öffentlich zugänglich zeitbezogene Daten für die TFEP bereitstellt und damit vergleichende Analysen möglich macht.

Arbeitskreis VI: Fahranfänger – neue Wege zur Fahrkompetenz

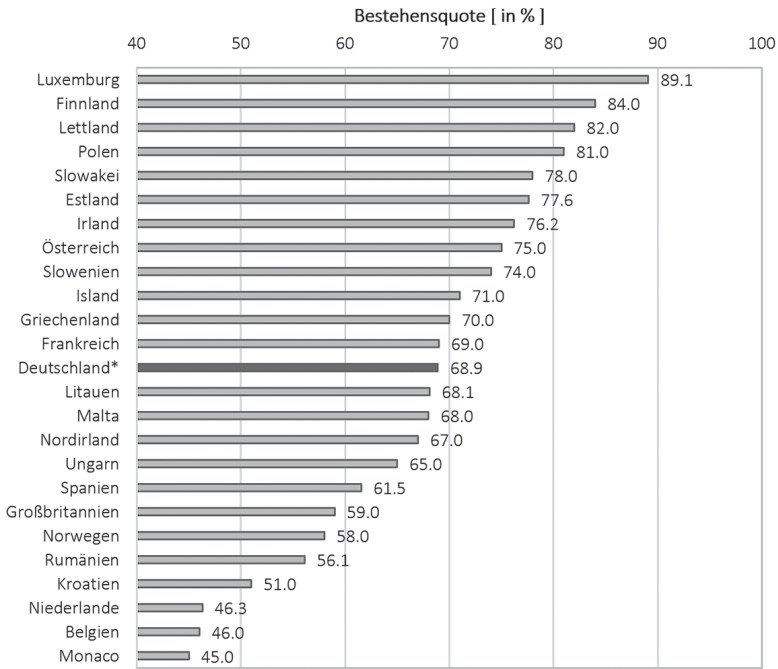


Abbildung 3: Prozentsatz der bestandenen Erstprüfungen der TFEP in Europa
(Quelle: CIECA, 2014)
*Erstprüfungen in Deutschland im Jahr 2018

Abbildung 4 zeigt eine Gegenüberstellung der Bestehensquote in der TFEP für Klasse B in Deutschland und Großbritannien über dieses Jahrzehnt. Auf den ersten Blick ist ein deutlicher Niveauunterschied zwischen beiden Ländern zu erkennen, der vermutlich auf Unterschiede in den Ausbildungssystemen und/oder auf Unterschiede in der Prüfungsgestaltung zurückgeführt werden kann. Neben zufälligen Schwankungen zeigen sich weiterhin auch dort Änderungen zu konkreten Zeitpunkten in den Grafen, die mit landesspezifischen Einzelereignissen verknüpft sind. Es zeigt sich aber auch ein genereller, nahezu paralleler Trend in der zeitlichen Entwicklung beider Länder, der darauf verweist, dass am Absinken der Bestehensquote Faktoren beteiligt sein könnten, die unabhängig von länderspezifischen Eigenheiten wirken und somit auch ganzheitlich gesellschaftliche Ursachen haben können.

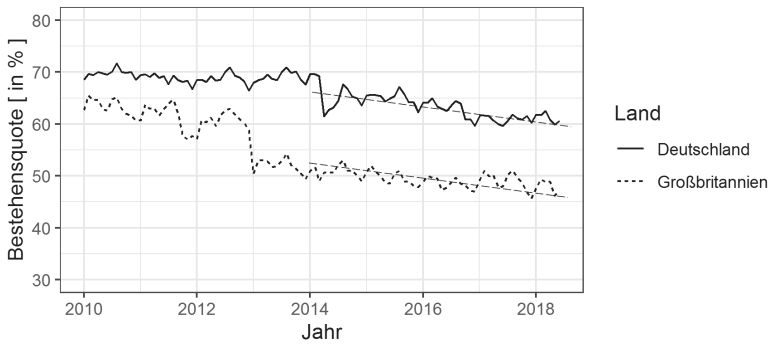


Abbildung 4: Vergleich der Prozentsätze der bestandenen Prüfungen der TFEP
(Eigene Berechnungen, Quelle: TÜV | DEKRA arge tp 21, 2019, DVSA, 2019)

Personenvariablen und Bestehensquote. Eine Betrachtung der Bestehensquote auf übergeordneter Ebene weist zunächst auf das mögliche Vorliegen allgemeiner Trends und deren Abhängigkeiten hin. Weitere nützliche Hinweise können gewonnen werden, wenn Zusammenhänge zwischen der Bestehensquote und den interindividuellen Unterschieden der Bewerber näher beleuchtet werden. Im Folgenden werden daher Zusammenhänge zwischen der Bestehensquote und den Personenmerkmalen, insbesondere dem Alter, dem Geschlecht, dem Bildungsstand und der Sprache erörtert.

Vertiefende Auswertungen der Bestehensquoten des 1. Halbjahres 2018 unter besonderer Betrachtung von Personenvariablen zeigen, dass Frauen in den meisten Altersklassen eine höhere Bestehensquote als Männer aufweisen (vgl. Abbildung 5). Für Frauen ist die Chance, die TFEP erfolgreich zu bestehen, 1,5-fach höher als für Männer. Bezogen auf das Alter sind die hohen Bestehensquoten bei den Bewerbern bis 18 Jahre auffällig. Anschließend sinken die Bestehensquoten sowohl bei Männern als auch Frauen auf einen Tiefststand für die 19- bis 22-Jährigen. Wiederum höhere Bestehensquoten sind für die Bewerber zwischen 25 und 35 Jahre zu verzeichnen.

Arbeitskreis VI: Fahranfänger – neue Wege zur Fahrkompetenz

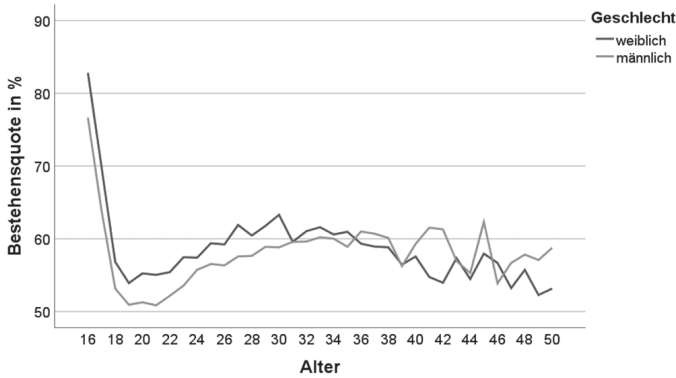


Abbildung 5: Prozentsatz der bestandenen TFEP nach Alter und Geschlecht für Klasse B (Quelle: TÜV | DEKRA arge tp 21, 1. Halbjahr 2018)

Der Bildungsabschluss der Bewerber hat ebenfalls einen Einfluss auf das Bestehen der TFEP. Von den Bewerbern mit einer allgemeinen Hochschulreife haben 76,0 % die Prüfung bestanden, während es bei denen mit mittlerer Reife 56,8 % und bei jenen mit Hauptschulabschluss 43,5 % waren. Bewerber, die aktuell noch die Schule besuchen, haben ebenfalls häufiger die Prüfung bestanden als Bewerber, die die Schule bereits verlassen haben (68,4 % zu 58,0 %).

Die TFEP für die Fahrerlaubnisklasse B wird in 12 verschiedenen Sprachen angeboten. Die Fremdsprachenprüfungen machen einen Anteil von 18 % der schriftlichen TFEP der Klasse B aus. Am häufigsten von den Fremdsprachen wurde die Prüfung in den letzten Jahren in Hocharabisch mit einem Anteil von 56,6 % an allen schriftlichen Fremdsprachen abgelegt. Es folgten Englisch (11,4 %), Türkisch (8,9 %) und Russisch (8,3 %). Die Bestehensquoten schwanken deutlich zwischen den Fremdsprachen (Abbildung 6). Am besten schnitten die Bewerber ab, die eine Fahrerlaubnisprüfung in russischer Sprache absolvierten. Sie wiesen damit auch eine höhere Bestehensquote als die Bewerber in deutscher Sprache auf. Bei Hocharabisch lag die Bestehensquote im Jahr 2018 bei 55,5 %. Der geringste Anteil an bestandenen Prüfungen wurde für griechische Bewerber registriert.

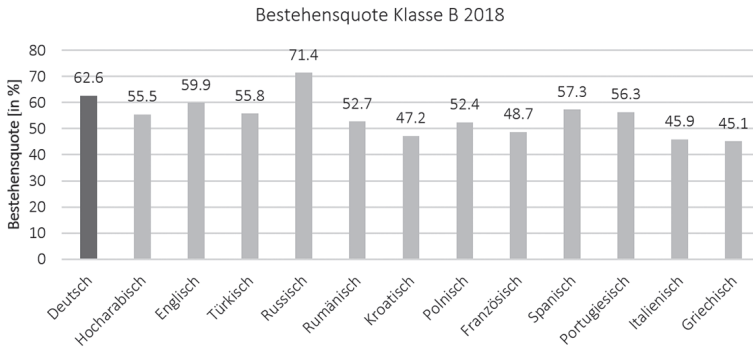


Abbildung 6: Prozentsatz der bestandenen TFEP nach Fremdsprachen für Klasse B
(Quelle: TÜV | DEKRA arge tp 21, 2018)

2.2. Stand und Entwicklung der Bestehensquote in der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung

Überblick. Mit Blick auf die PFEP ist zunächst anzumerken, dass im Vergleich zur TFEP zurzeit noch weniger Zusatzinformationen zur Verfügung stehen und damit die Möglichkeiten detaillierter Analysen begrenzter sind als für den Bereich der TFEP. In Abbildung 7 ist die Bestehensquote der PFEP von 2010 bis 2018 differenziert nach Fahrerlaubnisklassen dargestellt. Für die Gesamtheit der PFEP ist der Anteil an erfolgreichen Prüfungen von 2010 bis einschließlich zum Jahr 2015 nahezu konstant geblieben. Ab dem Jahr 2016 ist eine Abnahme in der Bestehensquote zu erkennen, die sich bis zum Betrachtungsende 2018 fortsetzt. Insgesamt ist die Bestehensquote im Zuge dieser Abnahme um ca. 4 Prozentpunkte gesunken. Ein vergleichbarer Rückgang findet sich insbesondere in Klasse B wieder. Laut Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA, 2019) lag die Bestehensquote der PFEP Klasse B im Jahr 2010 bei 70,6 % und 2018 nur noch bei 66,2 %. In den anderen Fahrerlaubnisklassen ist dieser Abwärtstrend nicht so deutlich festzustellen bzw. die Bestehensquoten blieben nahezu konstant. Ferner ist ersichtlich, dass die Bestehensquoten der anderen Fahrerlaubnisklassen deutlich über den Bestehensquoten der Pkw liegen.

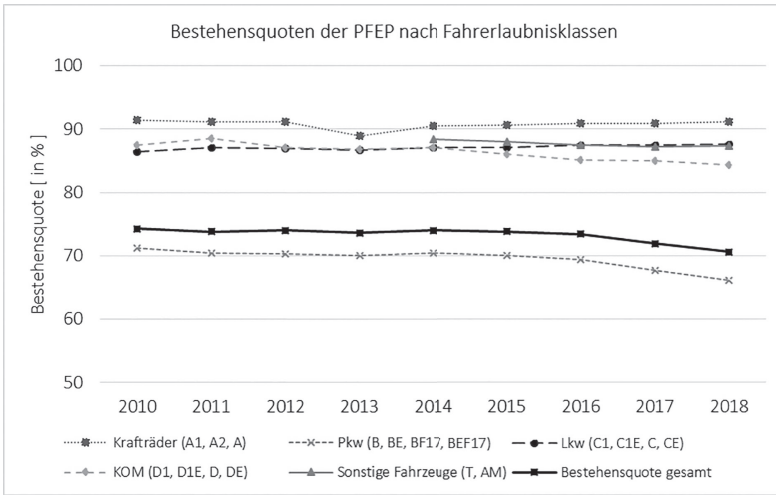


Abbildung 7: Prozentsatz der bestandenen PFEP von 2010 bis 2018 differenziert nach Fahrerlaubnisklassen (Eigene Berechnungen, Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, 2019)

Internationale Einordnung. Die Bestehensquoten der Erstprüfungen der PFEP anderer europäischer Länder im Vergleich zu Deutschland sind in Abbildung 8 dargestellt. Auch in der PFEP unterscheiden sich die Bestehensquoten zwischen den einzelnen Ländern (*Min* = 35,0 %, *Max* = 90,0 %) deutlich. Im Mittel über alle Länder hinweg liegt die Bestehensquote bei 61,2 % für die Erstprüfungen. Deutschland ist damit im oberen Mittelfeld einzuordnen. Auffällig ist, dass nur Finnland und Slowakei in beiden Prüfungen relativ hohe Bestehensquoten aufweisen. Besonders große Unterschiede zwischen der Theoretischen und der Praktischen Prüfung bestehen in Polen.

Arbeitskreis VI: Fahranfänger – neue Wege zur Fahrkompetenz

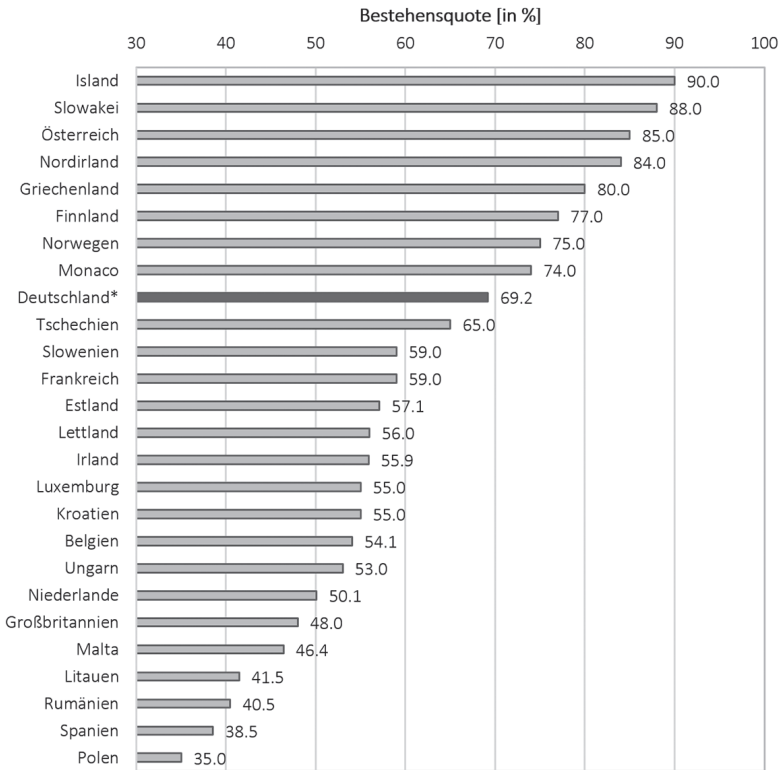


Abbildung 8: Prozentsatz der bestandenen Erstprüfungen der PFEP in Europa
(Quelle: CIECA, 2014) Erstprüfungen in Deutschland im Jahr 2018

Personenvariablen und Bestehensquote. Wie eingangs erwähnt, sind die Möglichkeiten von vertiefenden Analysen zur Bestehensquote in der PFEP noch begrenzt. Dennoch stehen verschiedene (Sekundär-)Quellen zur Verfügung, um Zusammenhänge zwischen Bewerberattributen und Bestehensquoten zu betrachten.

Parallel zum jüngeren Absinken der Bestehensquoten ab 2016 stieg der Anteil an Bewerbern in der PFEP, die bereits einen Führerschein in einem Staat außerhalb des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (FeV § 31) erworben haben, von 4,6 % im Jahr 2016 auf 9,3 % im Jahr 2018 und hat sich über diesen Zeitraum damit mehr als verdoppelt. Diese Bewerber müssen keine erneute Fahrausbildung durchlaufen, bevor sie die TFEP und PFEP absolvieren. Die Erfolgchance dieser Bewerbergruppe liegt generell niedriger als die Erfolgchance für andere Bewerbergruppen und sank im genannten Zeitraum zusätzlich von 58,6 % auf 51,8 % bei der PFEP. Berücksichtigt man die beschriebenen Entwicklungen für die Gesamtzahlen,

ist festzustellen, dass dieser Effekt etwa 25 bis 30 % der Unterschiede in den Bestehensquoten der PFEP zwischen 2016 und 2018 erklären kann. Die restlichen 70 bis 75 % der PFEP sind auf andere Faktoren bei den Bewerbern nach § 15 FeV zurückzuführen.

Bereits im Rahmen des Projektes zur Revision der PFEP wurden personelle Einflussfaktoren auf die Bestehensquote der PFEP untersucht (Sturzbecher, Luniak & Mörl, 2016). Es zeigte sich, dass der Migrationshintergrund der Bewerber und auch ein Alter über 40 Jahre den stärksten negativen Einfluss auf die Bestehensquote ausübten. Ein geringerer negativer Einfluss konnte für die Prüfungsangst gefunden werden. Die Bewerber, die prüfungängstlich waren, hatten geringere Chancen, die PFEP erfolgreich zu absolvieren. Die Fahrerfahrung durch den Vorbesitz einer Fahrerlaubnis in einer anderen Klasse hatte hingegen einen positiven Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit, die PFEP zu bestehen. Unter viel Fahrerfahrung wurden diejenigen gefasst, die mehr als 40.000 Kilometer zurückgelegt hatten. Ebenfalls förderlich für das Bestehen der PFEP hat sich ein höherer Bildungsabschluss (Abitur/allgemeine Hochschulreife) erwiesen.

3. Erklärungsansätze zum Prüfungserfolg in der Theoretischen und Praktischen Fahrerlaubnisprüfung

In den dargestellten Schwankungen und Rückgängen der Bestehensquoten spiegeln sich vermutlich das Zusammenwirken mehrerer Faktoren wider. Diese Faktoren lassen sich in einem ersten Schritt drei übergreifenden Einflussgruppen zuordnen (vgl. Abbildung 9). Einerseits kann davon ausgegangen werden, dass Aspekte der *Prüfungsgestaltung* einen Einfluss auf die Bestehensquote besitzen. Weiterhin legen die oben berichteten Zahlen nahe, dass Veränderungen in der *Bewerberpopulation* zu einem gewissen Grad Veränderungen in den Bestehensquoten erklären können. Außerdem sind für ein lehrzielorientiertes Testverfahren auch *Ausbildungsfaktoren* zu berücksichtigen, die mit Blick auf ihren Einfluss auf die Bestehensquote zu diskutieren sind.



Abbildung 9: Einflussfaktoren auf die Bestehensquoten

(1) Prüfungsgestaltung – Verbesserte Wissensabfrage durch die Prüfungsaufgaben der TFEP

Es ist vermutlich zutreffend, dass gestiegene Anforderungen in der TFEP mitverantwortlich für ein Absinken der Bestehensquoten sind. Allerdings ist hier eine differenzierte Betrachtung erforderlich. So scheinen für gestiegene Anforderungen nicht per se die dynamischen Situationsdarstellungen als hervorstechende Weiterentwicklung der TFEP in den letzten Jahren ursächlich zu sein. Der Rückgang der Bestehensquoten mit Einführung der dynamischen Situationsdarstellungen im Jahr 2014 könnte auf die noch nicht ausreichende Vorbereitung der Bewerber an den neuen Aufgabentypus zurückzuführen zu sein, da sich die Quoten anschließend wieder erholten. Dafür spricht auch eine Studie von Dreßler und Genschow (2015). Dabei wurde gezeigt, dass Aufgaben mit dynamischen Situationsdarstellungen von den Bewerbern in demselben Maß bewältigt werden wie die übrigen Aufgaben (tendenziell sogar etwas besser). Es ist daher vielmehr anzunehmen, dass insbesondere durch die Optimierungen von Aufgaben im »traditionellen« Format (nur Text, Text und Bild) die Lernanforderungen zum Bestehen der TFEP als Wissensprüfung insgesamt gestiegen sind. Dieses Vorgehen wurde 2005 von Bönninger und Sturzbecher entworfen und anschließend sukzessive umgesetzt. Sie haben bereits damals darauf hingewiesen, dass die Überarbeitungen dazu führen, »dass sich die Nichtbestehensquoten bei einem verbesserten, computergestützten Prüfungssystem mit hoher Wahrscheinlichkeit zumindest vorübergehend erhöhen würden: Der Ausschluss von Manipulationsmöglichkeiten, die geringeren Erfolgsaussichten schematischer Lernstrategien; alle diese gewünschten Effekte führen dazu, dass das Anforderungsniveau der TFEP steigt. Diese Erhöhung der Anforderungen müsste durch eine unmittelbare und durchgängige Verbesserung der Lernanstrengungen der Prüflinge und der Ausbildungsqualität aufgefangen werden, um die bisherigen Prüfungsleistungen zu gewährleisten.« (Bönninger & Sturzbecher, 2005, S. 129).

Bei der Optimierung der TFEP wurden Lösungshinweise und formale Auffälligkeiten in Textanteilen eliminiert, die Ratewahrscheinlichkeit wurde durch zusätzliche und sich möglichst nicht wechselseitig ausschließende Auswahlantworten verringert, es wurden plausiblere Distraktoren generiert und Aufgaben und Auswahlantworten wurden zufällig angeordnet. Weiterhin wurden durch die Einführung von Aufgaben mit Abbildungsvarianten die Anforderungen an die situationsübergreifende Anwendung von Wissen erhöht und damit die Erfolgchancen eines reinen Auswendiglernens der richtigen Antworten ohne ein echtes Verständnis der zu erlernenden Sachverhalte reduziert. Dies alles führt dazu, dass eine erfolgreiche Bearbeitung ohne ausreichende Vorbereitung (Ausbildung), d. h. durch oberflächliches Lernen, bloßes Raten oder aufgrund einfacher Plausibilitätserwägungen, wenig aussichtsreich ist. Vor dem Hintergrund zahlreicher Maßnahmen zur Optimierung der Prüfungsaufgaben sind gestiegene Prüfungsanforderungen plausibel – sie können letztlich auch als Hinweis darauf interpretiert werden, dass seit Langem bekannte Schwächen der TFEP wirksam behoben wurden.

(2) Bewerberpopulation – Veränderte Lern- und Leistungsvoraussetzungen bei den Fahrerlaubnisbewerbern

Ein Rückgang der Bestehensquoten ist nicht allein auf die Anforderungen in der TFEP zurückzuführen. Ob eine Prüfung bestanden wird oder nicht, hängt ebenfalls von den Leistungsvoraussetzungen der Bewerber ab. Nehmen die Leistungsvoraussetzungen in der Grundgesamtheit der Fahrerlaubnisbewerber ab (z. B. geringere Lernmotivation, weniger investierte Lernzeit), so würden selbst bei unveränderten Anforderungen in der TFEP die Bestehensquoten zurückgehen. In welchen Anteilen rückläufige Bestehensquoten auf die Veränderungen in der Bewerberpopulation oder auf Veränderungen in den Prüfungen zurückzuführen sind, ist empirisch zum Teil schwer zu beantworten. Allerdings sind Zusammenhänge zwischen Leistungen in der TFEP und verschiedenen soziodemografischen und bildungsbezogenen Faktoren naheliegend. Beispielsweise setzt die Bearbeitung der textbasierten Prüfungsaufgaben, aber auch die Aneignung von Wissen mittels Lehr-/Lernmedien notwendige Sprach- und Lesekompetenzen voraus. Sofern es hier zu Veränderungen der Kompetenzvoraussetzungen in der Bewerberpopulation kommt (z. B. durch einen Anstieg des Anteils von Menschen mit Migrationshintergrund; Statistisches Bundesamt, 2016), wirkt sich dies auch auf die Bestehensquote in der TFEP aus. Weiterhin deuten internationale Vergleiche auf parallele Entwicklungen in den Bestehensquoten, die nicht auf die spezifischen Änderungen, wie die Einführung von Varianten von Aufgaben oder dynamischen Situationsdarstellungen in der deutschen Fahrerlaubnisprüfung, zurückzuführen sind.

Die höheren Bestehensquoten in den Klassen für Lkws, Kraftomnibusse und Krafträder deuten möglicherweise auf einen Einfluss einer motivationalen Komponente auf die Erfolgswahrscheinlichkeit hin. Insbesondere die Fahrerlaubnisprüfung zum Führen von Lkws und Kraftomnibussen wird häufig für berufliche Zwecke absolviert. Hierbei ist die Motivation zum Bestehen möglicherweise deutlich größer, als wenn man die Fahrerlaubnis zum Führen eines privaten Pkw erwirbt. Dies trifft in ähnlichem Maße auch auf den Führerschein für Krafträder zu. Auch hier ist eine hohe intrinsische Motivation zu vermuten, da der Erwerb einer Fahrerlaubnis für diese Klassen neben vorrangig instrumentellen Mobilitätsbedürfnissen noch stärker als der Fahrerlaubniswerb für Klasse B zusätzlich durch affektiv-hedonistische sowie durch symbolische-selbstbildstiftende Motive vermittelt wird.

Ferner ist auffällig, dass Bewerber unter 18 Jahren eine sehr hohe Bestehensquote aufweisen. Dies sind oftmals Bewerber, die aktuell noch die Schule besuchen. Der Schulbesuch als Bewerbermerkmal hat sich als positiv für die Bestehensquote erwiesen. Gleichzeitig sind Personen im Alter von 17 oder 18 Jahren, die aktuell die Schule besuchen, häufig Personen, die einen höheren Bildungsabschluss (z. B. die allgemeine Hochschulreife) anstreben. Damit scheint ein Zusammenhang zwischen dem Einfluss des aktuellen Schulbesuches und dem höheren Bildungsabschluss vorzuliegen. Der positive Einfluss des Merkmals aktueller Schulbesuch scheint demnach auf den höheren Bildungsabschluss zurückführbar. Eine Erklärung für den Einfluss des höheren Bildungsabschluss ist möglicherweise, dass dem Bewältigen von

Prüfungsanforderungen in der Prüfung und dem Erreichen schulischer Erfolge die gleichen Personenvariablen zugrunde liegen dürften (z. B. Intelligenz, Leistungsmotivation, gute Gedächtnisfähigkeiten etc.). Ferner sind sie eventuell umfassender darin geschult, Strategien zur Bewältigung von Prüfungsanforderungen zu entwickeln und anzuwenden.

Ebenfalls auffällig war, dass Frauen generell bessere Ergebnisse erzielen als Männer. Untersuchungen haben gezeigt, dass Frauen das Lernen strategischer und geplanter als Männer angehen (Ziegler & Dresel, 2006). Dies kann bei den umfangreichen Ausbildungsinhalten der TFEP von Vorteil sein, wenn man in der Lage ist, sich zielgerichtet und strukturiert mit den Inhalten auseinanderzusetzen. Außerdem setzen Frauen andere Lernstrategien als Männer ein (ebenda). Es zeigten sich leichte Vorteile bei Frauen, wenn es darum ging, das Wissen zu organisieren, sich z. B. Skizzen und Mind Maps zu erarbeiten, was bei umfangreichen Lerninhalten aus verschiedenen Teilbereichen wie in der Fahrausbildung nützlich sein kann. Hinsichtlich der Elaborationsstrategien zeigten sich keine eindeutigen Geschlechterunterschiede (Ziegler & Dresel, 2006). Das bedeutet, dass sich sowohl Frauen als auch Männer vertiefend mit den Lerninhalten auseinandersetzen. Hierbei spielt eher die Motivation des Einzelnen eine Rolle. Frauen setzen allerdings häufiger Wiederholungs- und Kontrollstrategien beim Lernen ein (Artelt, Naumann & Schneider, 2010; Ziegler & Dresel, 2006), was dazu führt, dass sie Lerninhalte memorieren.

Als ein Grund für das Absinken der Bestehensquoten in der PFEP wird die Zunahme von Prüfungen von Fahrerlaubnisbewerbern genannt, die bereits im Besitz eines ausländischen Führerscheines nach § 31 FeV sind. Sie können, müssen aber keine erneute Fahrausbildung durchlaufen. Dies bedeutet, dass diese Fahrer mehr oder weniger unvorbereitet die Fahrerlaubnisprüfung antreten können. Das kann möglicherweise dazu führen, dass sie größere Schwierigkeiten haben, die Fahrerlaubnisprüfung zu bestehen, da sie nicht ausreichend mit den Anforderungen des deutschen Straßenverkehrs vertraut sind. Hinzu kommen noch kulturelle Unterschiede, z. B. Unterschiede in den Verkehrsregeln, die zu Problemen im Straßenverkehr führen können. Diese Bewerbergruppe beeinflusst zu einem gewissen Grad auch die Bestehensquote der PFEP insgesamt, da der Anteil dieser Bewerber bei den nichtbestanden Prüfungen steigt. Hier muss die Entwicklung in den kommenden Jahren intensiv beobachtet werden.

Insgesamt kommen auch einige übergeordnete Faktoren für das Absinken der Bestehensquoten in Betracht. Im Vergleich zu vorangegangenen Jahrzehnten kommen Kinder heutzutage seltener mit verkehrsrelevantem Wissen in Kontakt. Eine systematische Verkehrserziehung an den Schulen findet kaum statt. Zusätzlich übertragen Eltern die Verantwortung für die Bewältigung von kurzen Strecken, z. B. dem Schulweg, immer weniger auf die Kinder. Die Heranwachsenden sammeln daher weniger (Selbst-)Erfahrungen in der Verkehrsumwelt, da sie nicht mehr aktiv, sondern vielmehr passiv am Straßenverkehr teilnehmen. Aus den genannten Gründen können bereits zu Beginn der Fahrschulausbildung erstes grundlegendes Wissen zum Verkehrsgeschehen und wichtige Erfahrungen aus einer aktiven Verkehrsteilnahme

fehlen. Dies innerhalb der Fahrschul Ausbildung vollständig zu kompensieren, bedarf zusätzlicher Ressourcen des Fahrlehrers.

(3) Ausbildungsfaktoren – Einflüsse der Lernmaterialien

Ein wesentliches Qualitätsmerkmal der TFEP besteht darin, dass Entwicklungsprozesse im Straßenverkehrssystem sowie neue wissenschaftliche Erkenntnisse zur Verkehrssicherheit zeitnah in Prüfungsaufgaben abgebildet werden. Der amtliche Fragenkatalog wird entsprechend fortlaufend aktualisiert und weiterentwickelt. Zwischen der Bekanntgabe von Veränderungen des Aufgabenbestands über das Verkehrsblatt bzw. den e-Bundesanzeiger und dem tatsächlichen Einsatz von neuen Aufgaben in der TFEP liegt dabei immer eine Zeitspanne von mindestens sechs Monaten. Dieses Zeitfenster soll es sowohl den Fachverlagen als auch den Fahrlehrern ermöglichen, inhaltliche Änderungen der Prüfungsinhalte aufzunehmen und bei der Gestaltung der Lehr-Lernmedien und des Fahrschulunterrichts zu berücksichtigen. Insgesamt steigen mit den Aktualisierungen und Weiterentwicklungen der Prüfungsinhalte auch die Anforderungen an die Fahrlehrer, Veränderungen von Prüfungsinhalten zur Kenntnis zu nehmen, diese pädagogisch aufzubereiten und in die Ausbildung einfließen zu lassen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Notwendigkeit und Dringlichkeit einer zeitnahen und vollständigen Anpassung der Ausbildungsinhalte an veränderte Prüfungsinhalte nicht allorts erkannt wird und es zu Informationsverlusten bei der Bereitstellung und Vermittlung von prüfungsrelevanten Inhalten kommt.

Ebenfalls ist nicht auszuschließen, dass Fahrschüler für die Prüfungsvorbereitung aus Kostengründen auf gebrauchte Lehr-Lernmedien bzw. auf ältere Auflagen von Lehrbüchern und Versionen von Software zurückgreifen. Dies ist naheliegend und dürfte in anderen Lernkontexten (z. B. Schule, Ausbildung, Studium) erfahrungsgemäß meist nicht mit Nachteilen bei der Wissensaneignung verknüpft sein, da sich die wesentlichen Lerninhalte nicht grundsätzlich verändern. Im Bereich der TFEP erfolgen hingegen halbjährliche Aktualisierungen von Prüfungsaufgaben in unterschiedlichem Umfang. Der Rückgriff auf ein veraltetes Lehr-Lernmedium, insbesondere wenn dieses auf das gezielte Prüfungsfragenlernen ausgerichtet ist, könnte sich hier somit in wesentlich stärkerem Maße auf die Prüfungsleistung auswirken. Während bei den einschlägigen Fachverlagen für die Fahrschul Ausbildung eine regelmäßige Aktualisierung von Inhalten angenommen werden kann, ist es im unübersichtlichen Bereich sonstiger Anbieter (z. B. von Lernsoftware, Onlinelernprogrammen, Führerschein-Apps im Internet) zudem denkbar, dass Neuerungen im Amtlichen Fragenkatalog (zumindest einige Zeit) unberücksichtigt bleiben und entsprechend von Fahrerlaubnisbewerbern nicht gelernt werden können. Hinzu kommt, dass die didaktische Aufbereitung in den Führerschein-Apps mangelhaft sein kann, wenn sie auf reines Auswendiglernen abzielen.

4. Schlussfolgerungen und Ausblick

Die Fahrerlaubnisprüfung stellt einen lehrzielorientierten Leistungstest dar. Die konkreten Lehrziele sind dabei ungeachtet der Bestehensquote fachlich-inhaltlich mit Blick auf den gesamtgesellschaftlichen Nutzen (Verkehrssicherheit) und das individuelle Verletzungsrisiko festzulegen. Im letzten Jahrzehnt wurde insbesondere die TFEP mit Blick auf prüfungsdidaktische Gesichtspunkte weiterentwickelt, um der maßgeblichen Funktion, die diese Prüfung erfüllen soll, noch stärker als bisher gerecht zu werden. Sie soll u. a. dazu dienen, dass nur Fahranfänger mit ausreichender Befähigung zur motorisierten Teilnahme am Straßenverkehr zugelassen werden (Selektionsfunktion). Blickt man auf die jüngeren Entwicklungen von Verkehrssicherheitsindikatoren für die Gruppe der Fahranfänger, lassen sich Indizien feststellen, die für den Erfolg dieser Optimierungsbemühungen sprechen (siehe Abbildung 10). So zeigt sich ausgehend vom Jahr 2010, dass sich die Anzahl an Verursachern von Pkw-Unfällen in der Altersgruppe der 18- bis 20-Jährigen deutlich reduziert hat. Im Jahr 2018 ist diese Anzahl auf ca. 60 % des Niveaus des Jahres 2010 gesunken. Gleichzeitig ist das der stärkste Rückgang über alle Altersklassen. Der zweitstärkste Rückgang findet sich in der Altersklasse der 21- bis 24-Jährigen. 2018 betrug hier die Anzahl der Unfallverursacher ca. 75 % vom Ausgangsniveau des Jahres 2010.

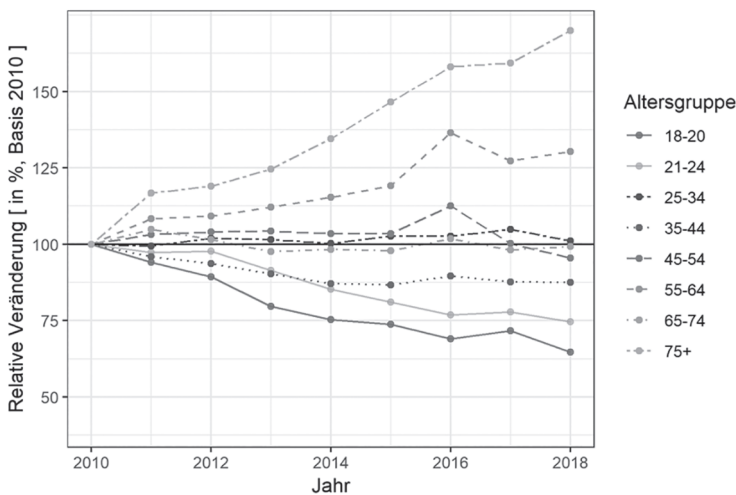


Abbildung 10: Unfallbeteiligte als Hauptverursacher in Pkw-Unfällen nach Altersgruppen, relative Veränderung zur Basis 2010 (Eigene Berechnungen, Quelle: DESTATIS, 2019)

In diesem Kontext erscheint eine Orientierung der Prüfungsanforderungen an einer angestrebten Erfolgchance für die Fahrerlaubnisprüfung aus Verkehrssicherheitsperspektive äußerst problematisch. Schon Bönninger und Sturzbecher stellten 2005 fest, dass »sowohl bei der Aufgabenerarbeitung als auch bei der Aufgabenrevision und

Aufgabenselektion vorrangig die Frage im Mittelpunkt steht, welche verkehrsbezogenen Kenntnisse und Fähigkeiten der Prüfling für seine Teilnahme als Kraftfahrzeugführer im Straßenverkehr unbedingt benötigt.« (S. 128). In diesem Sinne »gilt es, die künftigen Nichtbestehensquoten, wie auch immer sie ausfallen, »auszuhalten« sowie sie in der Öffentlichkeit zu begründen und zu vertreten.« (Bönninger & Sturzbecher, 2005, S. 128).

Es sind vielmehr Wege zu suchen bzw. zu optimieren, wie das erforderliche Wissen und die Fähigkeiten zur Bewältigung der Mindestanforderungen für sicheres Führen eines Kraftfahrzeuges vermittelt und überprüft werden können. Hierbei sind die sich stetig verändernden Inhalte in den Themen der TFEP und PFEP durch die stetigen Veränderungen im modernen Straßenverkehr ebenso zu berücksichtigen wie die Änderungen in den Charakteristika der Bewerberpopulation. Dazu gehört beispielsweise, die sicherheitsförderliche Nutzung von Fahrerassistenzsystemen als festen Bestandteil in die Fahranfängervorbereitung zu integrieren. Darüber hinaus müssen zukünftig auf die notwendigen Kompetenzen abgestimmte moderne Lehr-/Lernformen sowie innovative Prüfungskonzepte zum Einsatz kommen. Im Jahr 2021 wird mit der Optimierung der PFEP ein wichtiger Schritt in diese Richtung getan. Nicht zuletzt kann eine moderne Lernstandsdiagnostik dazu beitragen, dass unzureichendes Wissen und Können der Bewerber frühzeitig, d. h. vor der Fahrerlaubnisprüfung, erkannt wird. All diese Maßnahmen können helfen, dass sowohl die Bewerber erfolgreich in der Prüfung sind, als auch die hohe Qualität der Prüfung weiterhin gewährleistet ist.

Außerdem scheint es notwendig, weitere und empirisch belastbare Erkenntnisse über die Ursachen und Einflussfaktoren auf den Prüfungserfolg und damit auf die Bestehensquote zu gewinnen. Bislang fehlt eine solche evidenzbasierte Betrachtung. Derartige Forschungsarbeiten sind jedoch eine wichtige Voraussetzung, um geeignete Maßnahmen und Vorschläge zur Wissens- und Kompetenzvermittlung zu erarbeiten.

Literatur

Artelt, C., Naumann, J., & Schneider, W. (2010). Lesemotivation und Lernstrategien – In: Klieme, E., Artelt, C., Hartig, J., Jude, N., Köller, O., Prenzel, M., Schneider, W., & Stanat, P. (Hrsg.): *PISA 2009. Bilanz nach einem Jahrzehnt*. (S. 73-112), Münster: Waxmann.

CIECA (2014). *Category B (passenger car) driver licencing in CIECA member countries and beyond*, Third Edition. Brussels: CIECA Secretariat.

Dreßler, A. & Genschow, J. (2015). *Evaluation von Prüfungsaufgaben mit dynamischen Situationsdarstellungen* (Berichte zur Evaluation der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung). Staffelde: IPV.

DVSA (2019). Car theory test data by test centre. <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/car-theory-test-data-by-test-centre>, Letzter Zugriff: 09.12.2019.

Kraftfahrtbundesamt (2011-2019). *Fahrerlaubnisse, Fahrerlaubnisprüfungen*. Flensburg.

Statistisches Bundesamt (2016). *Bevölkerung und Erwerbstätigkeit Bevölkerung mit Migrationshintergrund – Ergebnisse des Mikrozensus 2016*, Statistisches Bundesamt, Fachserie 1 Reihe 2.2, 2016.

Sturzbecher, D., Luniak, P., & Mörl, S. (2016). *Revision zur optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung*. (Forschungsbericht M 268) Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

Sturzbecher, D., Kasper, D., Bönninger, J., & Rüdell, M. (2008). *Evaluation der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung – Methodische Konzeption und Ergebnisse des Revisionsprojekts*. Dresden: TÜV | DEKRA arge tp 21.

Ziegler, A. & Dresel, M. (2006). Lernstrategien: Die Genderproblematik. In Mandl, H. & Friedrich, H. F. *Handbuch Lernstrategien*. (S. 378-389), Göttingen: Hogrefe.

Der Terroranschlag auf dem Breitscheidplatz, eine Zäsur in Deutschland

**Sylvia Frey-Simon,
Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, Leiterin der
Geschäftsstelle des Opferbeauftragten der Bundesregierung, Berlin**

Am 19. Dezember 2016 hält der Terror Einzug in Deutschland. Zu einer Zeit voller Vorfreude auf Weihnachten, voller Freude auf ein Fest mit Verwandten und Freunden raubt der Attentäter Anis Amri einen Lkw, erschießt den Fahrer und rast in den Weihnachtsmarkt auf dem Breitscheidplatz. Elf Menschenleben werden dabei ausgelöscht und das Leben von mehr als hundert weiteren für immer verändert. Viele von ihnen sind körperlich oder seelisch so schwer verletzt, dass sie heute noch mit den Folgen zu kämpfen haben. Manche werden nie mehr in einen Alltag zurückfinden.

Der Terroranschlag auf dem Breitscheidplatz hat uns bewusst gemacht, dass Terror und Anschläge nicht fernab unserer Leben stattfinden, sondern mitten unter uns und auch weiterhin eine Bedrohung bleiben werden, mit der wir werden leben müssen. Der Anschlag in Halle (Saale) und Landsberg am 9. Oktober 2019, bei dem der Attentäter versucht hat, ein Blutbad in einer Synagoge anzurichten, zwei Menschen aus Frust über den erfolglosen Versuch erschossen sowie zwei weitere schwer verletzt hat, zeigt, wie aktuell die im Rahmen des deutschen Verkehrsgerichtstags diskutierte Frage nach wie vor ist. Nur wenige Tage nach dem deutschen Verkehrsgerichtstag hat der rechtsextremistische Terror weitere Menschenleben gefordert. Am 19. Februar 2020 erschoss der Attentäter 9 Menschen aus rassistischen Gründen und verletzte viele weitere.

Die Opfer und Hinterbliebenen des Terroranschlags auf dem Breitscheidplatz fühlten sich vom Staat allein gelassen. Es ist sicherlich richtig, dass in der unmittelbaren Phase nach dem Anschlag auf dem Breitscheidplatz viele Dinge hätten besser gemacht werden können. Dies zeigt deutlich die Kritik, die der Beauftragte der Bundesregierung für die Opfer und Hinterbliebenen des Terroranschlags auf dem Breitscheidplatz, Herr Ministerpräsident a.D. Kurt Beck, in seinem Abschlussbericht aufgegriffen hat.¹ Viele Verbesserungen wurden seither vorgenommen, wie der

1 https://www.bmjbv.de/SharedDocs/Artikel/DE/2017/121317_Abschlussbericht_Opferbeauftragter.html

Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen zur Verbesserung der Situation von Terroropfern vom 20. September 2018 zeigt.²

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag nimmt sich 2020 der Frage nach der Entschädigung von Opfern nach terroristischen Anschlägen an. Was dieses Thema angeht, sorgten Pressemeldungen im Juni 2018 für einen Sturm der Entrüstung. Es hieß, der Staat würde Opfern und Hinterbliebenen des Terroranschlags auf dem Breitscheidplatz erste »Opferrenten« in Höhe von 140 Euro auszahlen. Viele empfänden das, was die Bundesregierung ihnen anbiete, als »lächerlich und peinlich«, so heißt es in der Ausgabe der Welt vom 20. August 2018³. Diese Meldungen suggerieren, trotz weiterer Informationen zu Entschädigungsleistungen, dass der Staat eineinhalb Jahre braucht, um Opfern und Hinterbliebenen finanziell zu helfen und dann mit einer Summe, die angesichts des Leids nur schwer verständlich ist. Großes Leid, viel Bürokratie, wenig Hilfe, so könnte man das zusammenfassen.

Aber entspricht dieses Bild den Tatsachen? Welche finanziellen Hilfen stehen Opfern und Hinterbliebenen eines Terroranschlags zur Verfügung?

Im Wesentlichen sind es vier »Töpfe«, aus denen je nach Einzelfall Entschädigungen unterschiedlichster Art gezahlt werden können:

1. Härteleistungen für Opfer terroristischer Straftaten und extremistischer Übergriffe
2. Opferentschädigungsgesetz
3. Leistungen der Gesetzlichen Unfallversicherung
4. Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen (Verkehrsofferhilfe e.V.) bzw. Kfz-Haftpflichtversicherung

Diese »Töpfe« sollen im Nachfolgenden näher beleuchtet und die Herausforderungen an die Betroffenen dargestellt werden:

Härteleistungen für Opfer terroristischer Straftaten bzw. extremistischer Übergriffe

Bei den Härteleistungen für Opfer terroristischer Straftaten bzw. extremistischer Übergriffe handelt es sich um Haushaltsmittel, die der Deutsche Bundestag jährlich zweckgebunden für Opfer solcher Taten zur Verfügung stellt und die vom Bundesamt für Justiz nach der Richtlinie zur Zahlung von Härteleistungen für Opfer terroristischer Straftaten bzw. der Richtlinie zur Zahlung für Opfer extremistischer Übergriffe verwaltet werden. Auf diese finanziellen Leistungen besteht zwar kein Rechtsanspruch, allerdings werden sie nach den Grundsätzen der Selbstbindung der Verwaltung (Art. 3 des Grundgesetzes) erbracht und können auch gerichtlich überprüft werden.

Härteleistungen werden für »Körperschäden« gewährt. Hierunter fallen Körperverletzungen, aber auch psychische Tatfolgen mit Krankheitswert. Auch einmalige

2 BT-Drs. 19/4520.

3 https://www.welt.de/print/die_welt/politik/article177926698/Die-140-Euro-Rente-bezieht-sich-nur-auf-den-Schockschaden.html

Entschädigungen bei Unterhaltsschäden und Nachteile beim beruflichen Fortkommen können umfasst sein. Reine Sach- und Vermögensschäden werden im Rahmen der Härteleistungen nicht berücksichtigt.

Härteleistungen sind allerdings subsidiär. Das bedeutet, dass Entschädigungsleistungen aus anderen Quellen vorrangig sind. Hiermit sind insbesondere Leistungen der Kranken- und Unfallversicherungen gemeint, aber auch Leistungen nach dem Opferentschädigungsgesetz.

Ein großer Vorteil ist, dass bei der Prüfung der Voraussetzungen für die Gewährung von Härteleistungen lediglich darauf abgestellt wird, dass diese mit »hoher Wahrscheinlichkeit« vorliegen müssen. Auch werden sie als »pauschale Soforthilfen« ausbezahlt. Beides führt dazu, dass sie regelmäßig – wie aktuell nach dem Anschlag in Halle (Saale) und Landsberg – binnen weniger Tage nach Antragstellung bereits bewilligt und ausbezahlt werden können.

Welchen Leistungsumfang haben nun die Härteleistungen?

Nach einem Anschlag haben Verletzte zunächst einen Anspruch auf eine pauschale Soforthilfe i. H. v. 3.000 Euro bzw. 5.000 Euro, abhängig vom erkennbaren Grad der Betroffenheit. Im Anschluss können Verletzte aufgrund der konkreten Verletzungen weitergehende bzw. abschließende Härteleistungen erhalten. Diese bemessen sich nach den Grundsätzen der zivilrechtlichen Schmerzensgeldrechtsprechung.

Die Pauschalen für die Härteleistungen (außer die erste pauschale Soforthilfe für das Schmerzensgeld, die oftmals nur eine erste Abschlagszahlung ist) wurden nach dem Terroranschlag auf dem Breitscheidplatz 2018 deutlich erhöht.

Für Hinterbliebene wurden die Härteleistungen verdreifacht und das sogar rückwirkend: Ehegattinnen und Ehegatten, Kinder und Eltern eines durch eine terroristische oder extremistische Tat Getöteten erhalten seither 30.000 Euro statt bislang 10.000 Euro als Härteleistung. Geschwister erhalten jeweils 15.000 Euro statt bisher 5.000 Euro. Von der Rückwirkung profitieren alle Hinterbliebenen, die unter die Richtlinie zur Zahlung von Härteleistung für Opfer terroristischer Straftaten bzw. extremistischer Übergriffe fallen. Die Hinterbliebenen des Terroranschlags auf dem Breitscheidplatz haben bereits im Jahr 2018 die rückwirkenden Zahlungen erhalten.

Hinterbliebene können auch eine Pauschale zur Abmilderung eines Unterhaltsschadens erhalten. Diese beträgt für hinterbliebene Ehegattinnen und Ehegatten 25.000 Euro (bis 2018: 10.000 Euro) und für hinterbliebene Kinder zwischen 25.000 Euro und 45.000 Euro (bis 2018: 10.000 Euro bis 16.000 Euro).

Für Verletzte können auch Nachteile beim beruflichen Fortkommen bei der Bemessung der Härteleistung mit einer Summe von bis zu 20.000 Euro (bis 2018: 7.500 Euro) in Betracht kommen.

Darüber hinaus sind Reisekostenbeihilfen von 1.000 Euro für Angehörige möglich.

Für die Opfer und Hinterbliebenen des Terroranschlags auf dem Breitscheidplatz wurden mit Stand Juli 2020 mehr als 3,5 Mio. Euro ausbezahlt. Die höchste ausbezahlte Härteleistung betrug 350.000 Euro. Die Opfer und Hinterbliebenen

des Anschlags in Halle (Saale) und Landsberg haben mit Stand Juli 2020 rund 450.000 Euro erhalten. Die Opfer und Hinterbliebenen des Anschlags in Hanau haben mit Stand Juli 2020 fast 1,2 Mio. Euro erhalten.

Opferentschädigungsgesetz (OEG)

Im OEG sind weitreichende Leistungen zum Ausgleich der gesundheitlichen und wirtschaftlichen Folgen der gesundheitlichen Schädigung vorgesehen. Der Leistungskatalog umfasst einkommensunabhängige monatliche Grundrenten für Geschädigte und Hinterbliebene, weitere einkommensabhängige monatliche Rentenleistungen zum Ausgleich wirtschaftlicher und beruflicher Nachteile für Geschädigte und Hinterbliebene, Bestattungs- und Sterbegeld, Maßnahmen der Heil- und Krankenbehandlung sowie fürsorgerische Leistungen (darunter z. B. auch Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben und Leistungen der Eingliederungshilfe für behinderte Menschen).

Die Höhe der monatlichen Grundrenten bemisst sich bei Geschädigten am Ausmaß der eingetretenen Schädigung (Grad der Schädigungsfolgen – GdS) und ist gesetzlich festgelegt (2020 z. B. 156 Euro bis 811 Euro). Für Witwen und Witwer⁴ und Waisen werden ebenfalls monatliche Renten (488 Euro für Witwen und Witwer; 213 Euro für Halbweisen, 373 Euro für Vollweisen⁵) gezahlt.

Als freiwillige Leistung des OEG (nicht im Gesetz geregelt) bieten fast alle Länder eine psychologische Sofortbetreuung durch OEG-Traumaambulanzen an. Diese Angebote stehen sofort nach der Tat als psychologisch-traumatologische Beratung zur Verfügung.

Sach- oder Vermögensschäden und Schmerzensgeldansprüche sind vom Leistungskatalog des OEG nicht umfasst.

Für die Zahlung von Grundrenten für Geschädigte ist grundsätzlich (anders als bei Leistungen der Traumaambulanz und für Heil- und Krankenbehandlungen) Voraussetzung, dass eine mindestens sechs Monate anhaltende Gesundheitsstörung festgestellt wird. Die Feststellung erfolgt durch ein versorgungsärztliches Gutachten. Daher wird die Erbringung von Geldleistungen in der Regel erst einige Zeit nach einem terroristischen Anschlag erfolgen können. Wenn allerdings frühzeitig feststellbar ist, dass die Schädigungsfolgen so schwer sind, dass sie über sechs Monate lang nachwirken werden, kann ein Vorbehaltsbescheid erlassen werden, was frühere Zahlungen ermöglicht. Bei einer späteren Bewilligung werden die Geldleistungen ab Antragstellung rückwirkend erbracht.

Zurückkommend auf die so bezeichnete »Opferrente« handelt es sich hier somit um eine Grundrente aufgrund eigener gesundheitlicher Schädigung. Sie ist nur eine Einzelleistung aus einem ganzen Strauß möglicher weiterer Leistungen. Für die Hinterbliebenen war oft schwer verständlich, dass diese Grundrente keine Entschädigung

4 Unter diesen Begriff fallen auch die hinterbliebenen Lebenspartnerinnen und Lebenspartner.

5 Änderung durch das Gesetz zur Reform des Sozialen Entschädigungsrechts vom 12. Dezember 2019 BGBl. I 2019, 2652 ff, dort Artikel 2 Nummer 3.

für den Verlust des geliebten Menschen war, sondern an die eigene, regelmäßig psychische Belastung des Einzelnen knüpfte.

Gesetzliche Unfallversicherung

Ersthelferinnen und Ersthelfer sowie bestimmte weitere unter den geschützten Personenkreis der Gesetzlichen Unfallversicherung fallende Personen (z. B. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer oder Schulkinder bei einer schulischen Unternehmung) haben Ansprüche gegenüber der Gesetzlichen Unfallversicherung. Der Leistungskatalog der Gesetzlichen Unfallversicherung umfasst Leistungen der medizinischen Versorgung (wobei der Leistungskatalog deutlich größer ist, als der der gesetzlichen Krankenversicherungen, da es bei der Gesetzlichen Unfallversicherung um die Wiederherstellung der Gesundheit »mit allen geeigneten Mitteln« geht), Leistungen zur beruflichen und sozialen Teilhabe (Reha vor Rente, Umschulung; Kraftfahrzeughilfe, Wohnungshilfe u.a.), Verletztengeld, Übergangsgeld, Pflegegeld, Rentenleistungen, Hinterbliebenenleistungen (Sterbegeld, Überführungskosten, Renten) und Pflegegeld (alternativ Haus- oder Heimpflege).

Die Gesetzliche Unfallversicherung erbringt ihre Leistungen »aus einer Hand« und klärt etwaige Zuständigkeitsfragen mit den weiteren Sozialversicherungsträgern eigenständig. Darüber hinaus gilt der Amtsermittlungsgrundsatz und die Zahlungen, wie beispielsweise das Verletztengeld, sind deutlich höher als die üblicherweise erfolgenden Zahlungen (so beläuft sich das Verletztengeld beispielsweise auf 80 % des Regelentgelts bis maximal zur Höhe des Nettoentgelts, sodass häufig fast ein annähernder Lohnersatz erfolgen kann).

Verkehrsofferhilfe e.V. bzw. Kfz Haftpflichtversicherung

Wenn bei einem Terroranschlag ein Kfz eingesetzt wird, kommt als weiterer möglicher Leistungsträger für eine Entschädigung die Kfz-Haftpflichtversicherung bzw. der Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen nach § 12 Pflichtversicherungsgesetz (Entschädigungsfonds) ins Spiel, sofern zivilrechtliche Schadensersatzansprüche nach den §§ 823 ff. Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) bzw. nach dem Straßenverkehrsgesetz (StVG) bestehen.

Der Entschädigungsfonds kommt in den Fällen zum Tragen, in denen ein Fahrzeug nicht versichert war, in denen Fahrerflucht begangen worden ist, in Insolvenzfällen oder dann, wenn die Versicherung deswegen keine Deckung gewährt, weil der Fahrer vorsätzlich oder widerrechtlich gehandelt hat. Die Aufgaben dieses Entschädigungsfonds werden von der Verkehrsofferhilfe e.V. (VOH), einer Einrichtung der Versicherungswirtschaft, wahrgenommen. Die VOH übernimmt die Bearbeitung von Schadensfällen regelmäßig einer Versicherung.

Sofern der Entschädigungsfonds leistet, können für ein Schadensereignis insgesamt Leistungen im Rahmen der gesetzlich bestimmten Mindestversicherungssummen erbracht werden. Dies sind: 7,5 Mio. Euro für Personenschäden und 1,22 Mio. Euro für Sachschäden. Ein Anschlag wie der Terroranschlag auf dem Breitscheidplatz gilt als ein Schadensereignis. Das bedeutet, dass für alle Verletzten und Hinterbliebenen

oder andere Geschädigte eines Anschlags diese Gesamtsumme zur Verfügung steht. Auszahlungen werden hier nicht nach dem »Windhundprinzip« (first come, first serve) erbracht. Vielmehr sollen, sofern die Summe nicht ausreichend sein sollte, alle Betroffenen mit dem gleichen Prozentsatz entschädigt werden können. Daher wird im Zweifelsfall gewartet werden, bis alle Ansprüche angemeldet sind, um sinnvoll prüfen zu können, welche Summe auf den Einzelnen entfallen kann.

Ersetzt werden hier, anders als bei den Härteleistungen oder dem OEG, die konkret entstandenen Schäden. Leistungen nach deutschem Schadensersatzrecht sind insbesondere Schmerzensgeld, Verdienstausschäden, Unterhaltsschäden, Beerdigungskosten und andere Kosten, die durch eine Verletzung bedingt sind (z. B. Kosten für Umbauten) sowie Sachschäden.

Dieser »Topf« ist somit der einzige, aus dem der Ersatz von Sachschäden möglich ist. So konnten die Eigentümer der bei dem Terroranschlag auf dem Breitscheidplatz zerstörten Weihnachtsbuden für diese Sachschäden hierüber Ersatz erhalten.

Zusammenspiel der verschiedenen Entschädigungsmöglichkeiten

Nach dem Terroranschlag auf dem Breitscheidplatz mussten sich die Leistungsträger zunächst über Zuständigkeiten und Abgrenzungen klar werden. Dies betraf insbesondere die Anwendung des OEG. Nach § 1 Absatz 11 OEG ist das Gesetz »nicht anzuwenden auf Schäden aus einem tätlichen Angriff, die von dem Angreifer durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeugs oder eines Anhängers verursacht worden sind«. Allerdings lässt das Gesetz Spielraum für sogenannte Härteausgleiche (§ 1 OEG i. V. m. § 89 Bundesversorgungsgesetz – BVG –). Da nach dem Terroranschlag auf dem Breitscheidplatz letztlich nicht sicher war, ob die Mindestversicherungssummen ausreichen würden, wurde dieser Weg gewählt, um das OEG auch für die Betroffenen des Terroranschlags auf dem Breitscheidplatz zur Anwendung zu bringen.

Schmerzensgelder sind im »Topf« Härteleistungen als auch im »Topf« Entschädigungsfonds der VOH enthalten. Beide sind aber letztlich subsidiär. Da aber die Härteleistungen sehr schnell ausbezahlt werden können, wurde geklärt, dass hinsichtlich der Schmerzensgelder der »Topf« Härteleistungen greift. Damit ergab sich dann eine logische »Reihenfolge«: Härteleistungen, OEG bzw. gesetzliche Unfallversicherung, Entschädigungsfonds der VOH. Nach der Klärung dieser Fragen haben sich die Leistungsträger sehr zügig miteinander vernetzt, um es den Betroffenen so einfach wie möglich zu machen.

Herausforderung an die Betroffenen

Für Betroffene eines Terroranschlags ist das Zusammenspiel der einzelnen Entschädigungsmöglichkeiten und auch die Frage, welche Leistungen durch wen vorgenommen werden, oft schwer zu verstehen. In einer Phase der Trauer oder in einer Phase, in der Betroffene mit physischen und psychischen Folgen eines Terroranschlags zu kämpfen haben, ist schon das Ausfüllen von Antragsformularen eine Herausforderung. Wenn man als Nichtjurist dann die einzelnen unterschiedlichen Leistungen auch noch verstehen und auseinanderhalten soll, ist Unterstützung notwendig. Das

haben gerade auch die Erfahrungen des Beauftragten der Bundesregierung für die Opfer und Hinterbliebenen des Terroranschlags auf dem Breitscheidplatz, Herr Ministerpräsident a.D. Kurt Beck, gezeigt. Viele Anträge, auch die sehr niedrigschwelligeren Anträge auf Härteleistungen, wurden zunächst oftmals nicht gestellt. Wesentliche Aufgaben des Beauftragten waren daher, zu erklären und zu lotsen, also die Betroffenen »an die Hand zu nehmen« und sie durch das Verfahren zu führen. Viele Ansprüche sind auch heute, mehr als drei Jahre nach dem Terroranschlag, noch »am Laufen«, neue Leistungsträger wie die Deutsche Rentenversicherung kommen hinzu. In kleinen und großen Fallkonferenzen mit den Betroffenen und den Leistungsträgern werden Sachverhalte und Zuständigkeiten näher beleuchtet und Fragen und Probleme ge- bzw. erklärt.

Die Schaffung Zentraler Anlaufstellen in Bund und Ländern war daher auch ein wesentlicher Punkt, den der Beauftragte der Bundesregierung für die Opfer und Hinterbliebenen des Terroranschlags auf dem Breitscheidplatz, Herr Ministerpräsident a.D. Kurt Beck, in seinem Abschlussbericht⁶ gefordert hat. Diese Forderung hat der Bund am 11. April 2018 mit der Ernennung eines dauerhaft bestellten Beauftragten der Bundesregierung für die Anliegen von Opfern und Hinterbliebenen von terroristischen Straftaten im Inland, Herrn Professor Dr. Edgar Franke, umgesetzt. Er ist zentraler Ansprechpartner für alle Anliegen von Opfern und Hinterbliebenen terroristischer Straftaten im Inland, gibt Betroffenen von Terroranschlägen im politischen Prozess eine Stimme und vernetzt alle wesentlichen Akteure, die Opfer betreuen. Er führt insbesondere die Betreuung der Betroffenen des Terroranschlags auf dem Breitscheidplatz fort und hat die Betreuung der Betroffenen des Anschlags in Halle (Saale) und Landsberg und des Anschlags in Hanau übernommen.

Auf Länderebene ist sehr viel in Bewegung. Vor dem Terroranschlag auf dem Breitscheidplatz gab es nur in einem Bundesland einen Opferbeauftragten, Herrn Weber im Land Berlin. Inzwischen haben viele Länder nachgezogen und ebenfalls Opfer(schutz)beauftragte ernannt: Baden-Württemberg, Bayern, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein. Berlin hat nach dem Terroranschlag eine Zentrale Anlaufstelle für Betroffene von Terroranschlägen und Großschadensereignissen und deren Angehörige eingerichtet, ebenso Sachsen-Anhalt nach dem Anschlag in Halle (Saale) und Landsberg. Die anderen Länder sind dabei, zentrale Strukturen zu schaffen bzw. Opferbeauftragte zu ernennen. Die jüngsten Anschläge in Halle (Saale) und Landsberg sowie Hanau haben gezeigt, wie wichtig und aktuell dieses Thema ist. Diese Wichtigkeit wird auf Bundesebene auch durch die Ministerpräsidentenkonferenz (MPK) betont. So stand das Thema auch auf der Tagesordnung der MPK im Dezember 2019, auf der die Länder zum Sachstand der Einrichtung zentraler Strukturen berichtet haben.

Der Bund unterstützt die Länder bei der Einrichtung solcher Strukturen und fördert durch gemeinsame Treffen den Austausch von »Best Practice«.

6 A.a.O.

Das neue Sozialgesetzbuch (SGB) XIV

Eine weitere Forderung des Beauftragten der Bundesregierung für die Opfer und Hinterbliebenen des Terroranschlags auf dem Breitscheidplatz, Herr Ministerpräsident a.D. Kurt Beck, war die Erhöhung der Entschädigungsleistungen und eine Reform des OEG.

Diese Aufgabe hat der Bund inzwischen bereits abgeschlossen: Das Opferentschädigungsrecht wurde mit dem Gesetz zur Regelung des Sozialen Entschädigungsrechts vom 12. Dezember 2019 umfassend reformiert in das neue SGB XIV überführt.⁷

Das neue Gesetz sieht wesentliche Verbesserungen für Betroffene vor. Insbesondere werden die finanziellen Entschädigungen deutlich angehoben. Die Entschädigungsleistungen für dauerhafte Gesundheitsschäden werden fast verdreifacht und betragen künftig je nach GdS 400 Euro bis 2.000 Euro. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, sich jeweils für 5 Jahre das 60fache der monatlichen Entschädigung als Abfindung ausbezahlen zu lassen. Waisenrenten werden deutlich erhöht und auf 390 Euro bzw. 610 Euro angehoben. Witwen und Witwer erhalten künftig 1.055 Euro. Anstelle der monatlichen Entschädigungszahlung können sich Witwen und Witwer diese mit einem Betrag von 126.600 Euro abfinden lassen.

Weitere Verbesserungen finden sich bei der Krankenbehandlung, insbesondere bei den psychotherapeutischen Leistungen, und bei den Leistungen im Fall einer Pflegebedürftigkeit.

Ein großer Fortschritt ist die Einführung der Schnellen Hilfen: Traumaambulanzen und Fallmanager sind nunmehr gesetzlich geregelt.

Die Gleichbehandlung von Ausländerinnen und Ausländer unabhängig von Staatsangehörigkeit und Aufenthaltsstatus sowie die Regelung zur Übernahme der Kosten für Dolmetscher- und Übersetzungsleistungen ist den Erfahrungen aus dem Breitscheidplatz geschuldet und ebenfalls eine erhebliche Verbesserung.

Und last but not least ist die Regelung im § 18 SGB XIV zum Verhältnis der Ansprüche bei Gebrauch eines Kfz ein weiterer wichtiger und richtiger Schritt. Nunmehr ist geregelt, dass bei Einsatz eines Kfz das gesamte Leistungsspektrum des SGB XIV zur Anwendung kommt. Damit sind Kompetenzen klar geregelt und es wird Rechtssicherheit geschaffen, da klar ist, dass bei gleichlaufenden Ansprüchen, wie z. B. Bestattungskosten, die sowohl nach SGB XIV als auch gegenüber dem Entschädigungsfonds der VOH bzw. der Kfz-Haftpflichtversicherung bestehen, das SGB XIV zur Anwendung kommt.

Die Alternative, dem Entschädigungsfonds der VOH bzw. der Kfz-Haftpflichtversicherung den Vorrang einzuräumen, was ebenfalls zur Diskussion stand, hätte bedeutet, dass bei großen Schadensfällen wie »Breitscheidplatz« eine Zusatzregelung hätte geschaffen werden müssen für den Fall, dass die Mindestversicherungssummen im Hinblick auf den Entschädigungsfonds der VOH nicht ausreichen.

Vor allem aber ist die Regelung für die Betroffenen positiv, da diese sowohl vom SGB XIV als auch vom Leistungsspektrum des Entschädigungsfonds der VOH bzw.

7 BGBl. I 2019, 2652 ff.

der Kfz-Haftpflichtversicherung profitieren. Damit erhalten die Betroffenen künftig deutlich mehr als gegenüber der bislang im OEG vorgesehenen Regelung. Das SGB XIV und das Schadensersatzrecht sehen gleichlaufende, aber auch unterschiedliche Leistungen vor. Die Leistungen der Schnellen Hilfen wie Traumaambulanzen oder Fallmanager sowie die Entschädigungen aufgrund dauerhafter gesundheitlicher Schädigungsfolgen werden durch das SGB XIV erbracht ohne ein Pendant im Schadensersatzrecht zu haben. Schmerzensgelder oder Hinterbliebenengelder werden dagegen über das Schadensersatzrecht abgedeckt. Betroffene können nunmehr beides geltend machen. Um allerdings Unklarheiten zu vermeiden, wird es notwendig sein, einen »Katalog« von gleichen oder ähnlichen Leistungen zu erstellen, aus dem ersichtlich ist, ob es hier um zusätzliche Ansprüche gegenüber dem Entschädigungsfonds der VOH bzw. Kfz-Haftpflichtversicherung geht, oder ob dies Leistungen sind, die bereits durch das SGB XIV abgedeckt sind.

Das neue Soziale Entschädigungsrecht wird in vielen Teilen erst 2024 in Kraft treten. Einige Regelungen wurden aber bereits zum 1. Juli 2018 vorgezogen. Hierzu gehören die Erhöhung der Waisenrenten, die Gleichbehandlung aller Ausländerinnen und Ausländer und die Erhöhung der Bestattungskosten⁸. Gerade Letztere werden bereits den Hinterbliebenen des Anschlags in Halle (Saale) und Landsberg sowie Hanau zugutekommen. Die Regelungen zu den Traumaambulanzen werden zum 1. Januar 2021 in Kraft treten.

Fazit/Ausblick

Terroranschläge hinterlassen tiefe Wunden. Bei den Hinterbliebenen, bei den Verletzten und den Angehörigen. Der Staat steht hier in einer besonderen Verantwortung, da sich der Anschlag nicht allein gegen den Einzelnen, sondern gegen uns alle, gegen unsere offene und freiheitliche Gesellschaft gerichtet hat. Nach dem Terroranschlag auf dem Breitscheidplatz hat der Staat entscheidende Verbesserungen vorgenommen. Die Härteleistungen wurden erhöht, für Hinterbliebene sogar rückwirkend. Die Reform des Sozialen Entschädigungsrechts verbessert die Situation von Gewaltopfern in praktischer und finanzieller Hinsicht wie auch bei der Krankenbehandlung. Opferbeauftragte in Bund und den Ländern stehen den Betroffenen als zentrale Ansprechpartnerinnen bzw. -partner zur Verfügung. Die Vernetzung im Bereich der Opferschutzakteure ist in vollem Gange. Eine Opferschutzplattform seitens des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz ist geplant, durch die Betroffene aller Straftaten ein besseres Informationsangebot bekommen sollen. Auf europäischer Ebene ist eine EU Opferschutzstrategie auf den Weg gebracht. Vieles ist bereits auf einem guten Weg. Dieser Weg wird weiter beschritten werden, national wie international, aber vor allem gemeinsam. Der Deutsche Verkehrsgerichtstag und die Diskussionen zu diesem Thema sind ein weiterer wichtiger Schritt auf diesem gemeinsamen Weg!

8 Änderung durch das Gesetz zur Reform des Sozialen Entschädigungsrechts vom 12. Dezember 2019 BGBl. I 2019, 2652 ff, dort Artikel 2 und 3.

Entschädigung von Opfern nach terroristischen Anschlägen

**Prof. Dr. Wolfgang Schubert,
Präsident Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. Münster**

Die Europäische Vereinigung der Unfallopfer im Straßenverkehr (FEVR) hat rechtliche Mängel sowie praktische Probleme der Versicherungssysteme zulasten der Verkehrsunfallopfer, insbesondere was die Versorgung psychischer Folgen betrifft, aufgezeigt. Die Richtlinie 2012/29/EU des Parlaments und des Rates¹ führt über Mindeststandards für Rechte, die Unterstützung und den Schutz von Opfern von Straftaten im Abs. 2 aus: »(2) Die Union misst dem Schutz von Opfern von Straftaten und der Einführung von Mindeststandards diesbezüglich große Bedeutung bei, ... , wurden die Kommission und die Mitgliedsstaaten aufgefordert zu prüfen, wie die Rechtsvorschriften und die praktischen Unterstützungsmaßnahmen für den Opferschutz verbessert werden können, vorrangig durch besondere Betreuung, Unterstützung und Anerkennung aller Opfer, einschließlich der Opfer des Terrorismus.« Die EU geht demnach davon aus, dass es um alle Opfer von Straftaten geht, die die Opfer des Terrorismus einschließen. Alle Opfer von Straftaten werden demnach gleichgestellt und der Terrorismus wird nicht in besonderer Weise hervorgehoben.

Das Opferentschädigungsgesetz (OEG)² schützt als Bundesgesetz im Bereich des sozialen Entschädigungsrechts Opfer von Gewalttaten. Das Gesetz gilt nach § 68 SGB als besonderer Bestandteil des Sozialgesetzbuches. Der Staat, der Träger des Gewaltmonopols, der Verbrechensverhütung und -bekämpfung ist, steht in der Verantwortung, seine Bürger vor Gewalttaten und Schädigungen durch kriminelle Handlungen zu schützen. Der Schutz von Leben und Gesundheit zählt zu den Kernaufgaben staatlichen Handelns (Schutzpflicht des Staates), wozu auch – aber eben nicht nur – finanzielle Hilfen gegenüber Verkehrsunfallopfern zählen. Während im Kontext von Großschadenslagen usw. die Schädigung der körperlichen und

1 Europäischen Union (14.11.2012) L 315/57, RICHTLINIE 2012/29/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Oktober 2012 über Mindeststandards für die Rechte, die Unterstützung und den Schutz von Opfern von Straftaten sowie zur Ersetzung des Rahmenbeschlusses 2001/220/JI, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:315:0057:0073:DE:PDF>

2 Gesetz über die Entschädigung für Opfer von Gewalttaten (Opferentschädigungsgesetz – OEG), <https://www.gesetze-im-internet.de/oeg/BJNR011810976.html>

psychischen Gesundheit eine hohe politische und gesellschaftliche Akzeptanz findet, ist die Lage bei schädigenden Ereignissen, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen, anders. Dabei haben auch diese einen großen Einfluss auf die Lebensqualität der Überlebenden, der sich zum Teil über lange Zeiträume des Lebens erstreckt. Die Wahrscheinlichkeit, durch einen Verkehrsunfall in Deutschland ums Leben zu kommen, ist doppelt so hoch als infolge einer allgemeinen Kriminalstrafat, vorsätzlich oder fahrlässig getötet zu werden. Den Opfern geht es dabei nicht allein um eine schnelle und angemessene medizinische Versorgung oder um die Regulierung von Sachschäden. Nicht alle Unfallfolgen sind sofort nach dem Ereigniseintritt sichtbar. So können sich aus akuten extremen Belastungssituationen heraus Störungen entwickeln, wie z. B. das Psychosomatische Belastungssyndrom (PTBS), die zum Teil erst später ihre Wirkung entfalten und dadurch den »Nachweis« eines Kausalzusammenhanges zwischen dem belastenden Ereignis und der Gesundheitsschädigung erschweren bzw. verunmöglichen. Daher ist es wichtig, eine zeitnahe psychische Nachsorge nach Verkehrsunfällen zur Verhinderung von traumatischen chronischen Krankheitsverläufen zu gewähren, was den Betroffenen die Chance gibt, die Rückkehr in den Alltag, was auch die Rückkehr in die Mobilität bedeutet, als Ausdruck der Teilhabe an der Gesellschaft und der Autonomie sowie der Selbstbestimmung zu ermöglichen. Die Schutzpflicht gebietet dem Staat, sich auch im Straßenverkehr schützend und fördernd für das Leben einzusetzen. Insbesondere bedarf es bei der physischen und psychischen Begutachtung, Behandlung und Rehabilitation von Straßenverkehrsunfällen, hinsichtlich der Rechtsstellung der Betroffenen, grundlegender Verbesserungen. Dies ist insbesondere eine Herausforderung an die Gestaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen (z. B. der sozial-, zivil- und verwaltungsrechtlichen Situation von Verkehrsunfallopfern) durch div. Ministerien, Berufsgenossenschaften, Krankenkassen, Versicherungen etc. Für betroffene Verkehrsunfallopfer ist die gegenwärtige Situation nur schwer nachvollziehbar und intransparent. Des Weiteren ist nach der Klinikentlassung eine häufig auftretende »Reha-Lücke« zu verzeichnen, was u. a. durch Erarbeitung entsprechender Informationsmaterialien (z. B. »Hilfefinder³« der BASt, DVR und VOD) den Geschädigten nach einem schweren Verkehrsunfall die Möglichkeit eröffnet, eine erste rehabilitationsfachliche Beratung (z. B. Kfz-Haftpflichtversicherer) nutzen zu können.

Die Statistik bezüglich der in Deutschland⁴ verübten Terroranschläge widerspiegelt die Abbildung 1:

3 Silke von Beesten und Christian Helmrich, Zur Bedeutung psychischer Nachsorge nach einem Verkehrsunfall und die Etablierung des Onlinenetzwerkes »Hilfefinder«, ZVS Heft 1/2020, Kirschbaum Verlag Bonn.

4 [https://sciencefiles.org/2018/04/08/terroranschlaege-in-deutschland-seit-1970-sie-werden-wieder-haeufiger/...](https://sciencefiles.org/2018/04/08/terroranschlaege-in-deutschland-seit-1970-sie-werden-wieder-haeufiger/)

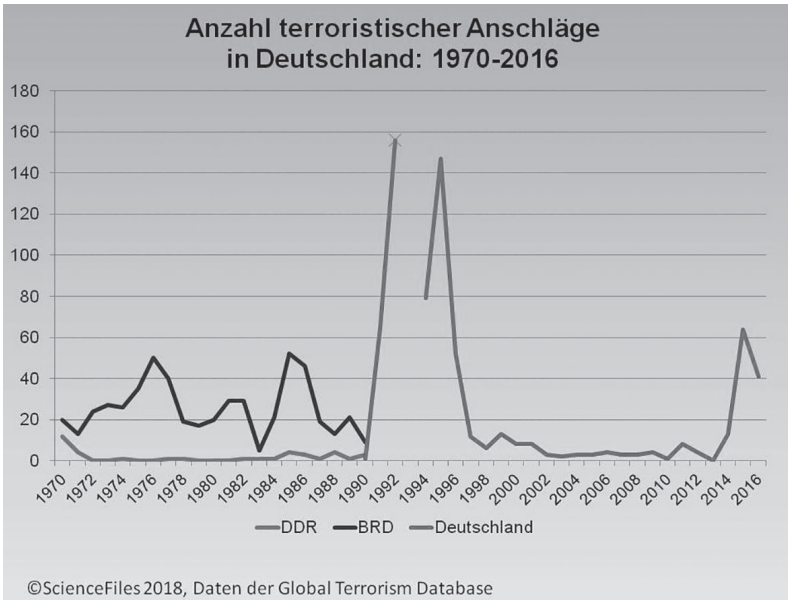


Abbildung 1: Anzahl terroristischer Anschläge in Deutschland

Im Zeitraum der Wiedervereinigung kommt es zu einem sprunghaften Anstieg der Anzahl der terroristischen Anschläge in Deutschland, was angesichts der Bedeutung der gesellschaftlichen und politischen Veränderungen und den damit verbundenen Einschnitten in bestimmte Lebensbereiche einiger Personen und den daraus bei diesen resultierenden Widerstand und vermeintlichen Ohnmacht gegenüber dem neuen System, nicht verwundert. In diesem Kontext sind insbesondere rechte und linke politische Randgruppen anfällig.

In diesem Zusammenhang spielt das Definitionssystem politisch motivierter Kriminalität des Bundeskriminalamtes (BKA)⁵ eine Rolle. Darin wird zum Beispiel u. a. ausgeführt:

»2.2 Politisch motivierter Gewaltkriminalität

Sie umfasst u. a. folgende Deliktbereiche:

Tötungsdelikte

Körperverletzungen

Gefährliche Eingriffe in den Schiffs-, Luft-, Bahn- und Straßenverkehr

»Katalog politisch motivierter Gewaltdelikte«

2.3 Terrorismus

5 Bundeskriminalamt, https://www.bka.de/DE/UnsereAufgaben/Deliktbereiche/PMK/pmk_node.html;jsessionid=142DD8327BCF69F31B469A2E876F50DB.live0601.

2.4.1 Hasskriminalität«

Die VOD vertritt die Auffassung, dass alle o. g. »Opferarten« – unabhängig von der Verkehrsträgerschaft etc. – Opfer von Gewalttaten sind. Die Zielstellung muss also darin bestehen, alle Opfer, unabhängig von der politischen/juristischen/krankheitsbedingten etc. Bewertung, gleichzubehandeln und gleichzustellen.

Am Beispiel des Anschlages auf das Olympia-Einkaufszentrum in München am 22.07.2016 wird deutlich, wie schwierig es ist, die Einordnung von Taten in ein entsprechendes Kriterien-System vorzunehmen, was an den nachfolgenden diversen Bewertungen dargestellt wird.

Eine Differenzierung hinsichtlich der Entschädigung von Opfern nach terroristischen Anschlägen oder anderen Gewalttaten ist nicht mehr zeitgemäß. Eine Gleichstellung von Opfern im Straßenverkehr und Opfern bei anderen Verkehrsträgern (Wasser, Luft und Schiene) ist, unabhängig von der Art definitiver Differenzierungen (z.B. politisch motivierte Kriminalität (PMK)), einschließlich der Terroropfer in den Gesamthemenkomplex »Gewaltkriminalität«, anzustreben. Die sozialrechtliche Situation von Verkehrsunfallopfern und der Leistungskatalog der gesetzlichen Unfallversicherung sowie der Krankenversicherung (gesetzlichen KV) stellen sich für Betroffene schwierig dar, wenn sich z. B. selbst Experten hinsichtlich der Einordnung der Tat (u. a. Terrorismus, Amok) nicht einig sind. So ist es geschehen bei der Gewalttat im Olympia-Einkaufszentrum in München am 22.07.2016. Die Einordnung dieser Tat erfolgte durch unterschiedliche Institutionen auf unterschiedliche Art und Weise. So stufte zunächst die Polizei sowie der Bayerische Verfassungsschutz diese Tat als »nicht politisch motivierter Amoklauf«, das Landgericht München als »rechtsextremistische Tat«, das Bundesjustizamt als »rechtsextremistisch motiviert« und die Stadt München als »politisch motivierte rechte Tat« ein. Der Bayerische Landtag forderte deshalb eine Neubewertung des Falles, woraus sich nachfolgende Einschätzungen ergaben: Die CSU sah es als »rechtsextremistisch bzw. rassistisch motiviert und als politisch motivierte Kriminalität von rechts (PMK-rechts)« an. Ein im LKA-Auftrag erstelltes Gutachten kommt zu der Einschätzung »die Tat sei ein Amoklauf«. Für die Kriminalstatistik mag dies berechtigt von Interesse sein, für die Opfer und deren nachfolgende Therapie und Rehabilitation ist dieser »wissenschaftliche Diskurs« von untergeordneter Bedeutung. Daraus ergeben sich erhebliche Unwägbarkeiten in der Abwicklung der dem Unfall nachgelagerten Prozesse.

Selbst Experten sind sich also hinsichtlich der Einordnung der Tat nicht einig. In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass aber erst nach »Zuordnung« der Tat der jeweils zuständige Leistungsträger in Aktion tritt. Das bedeutet auch, dass der/die Täter in Abhängigkeit der von Ihnen gewählten Art des Vergehens auf die spätere Bearbeitung und die sich daraus ableitenden Rechtsansprüche immer noch Einfluss hat/haben.

Weltweit gibt es verschiedene Statistiken zu dem Themenkomplex Terroranschläge. Diese sind u. a.:

- Weltweit: Der Global Terrorism Index (GTI)⁶ ist ein jährlich vom Institute for Economics and Peace (IEP) veröffentlichter Bericht, der von dem IT-Unternehmer und IEP-Gründer Steve Killelea entwickelt wurde. Der Index bietet eine umfassende Zusammenfassung der wichtigsten globalen Trends und Muster im Terrorismus seit 2000. Es wird ein Gesamtergebnis erstellt, um ein Ranking der Länder über die Auswirkungen des Terrorismus zu erstellen. Es ist ein Versuch, die Nationen der Welt systematisch nach terroristischen Aktivitäten einzuordnen. Der Index kombiniert eine Reihe von Faktoren, die mit Terroranschlägen in Verbindung gebracht werden, um sich ein detailliertes Bild von den Auswirkungen des Terrorismus zu machen, Trends zu veranschaulichen und eine Datenreihe für die Analyse durch Forscher und Entscheidungsträger bereitzustellen. Die GTI basiert auf Daten aus der Global Terrorism Database (GTD), die vom National Consortium for the Study of Terrorism and Responses to Terrorism (START) an der University of Maryland gesammelt und zusammengestellt werden. Die GTD hat über 150.000 Fälle von Terrorismus kodifiziert.
- In Europa wird ein »Terrorism Situation and Trend Report«⁷ geführt.
- Weitere Statistiken zu terroristischen Anschlägen sind auch bei STATISTA zu finden⁸.
- Eine Übersicht ausgewählter islamistisch-terroristischer Anschläge (Stand 24.06.2109) finden sich auch beim BfV⁹.
- Eine Übersicht über die Terroranschläge in Deutschland findet man unter nachfolgender Literaturquelle¹⁰.

Ausgewählte Statistiken über Straßenverkehrsunfälle in Deutschland beschreiben den Istzustand dieses Themenkomplexes aus nationaler Sicht¹¹, wobei die statistische Erfassung von Verkehrsunfallopfern zur wissenschaftlichen Aufarbeitung zu verbessern ist.

Straßenverkehrsunfälle in Deutschland 2018:

6 GLOBAL TERRORISM INDEX Measuring and understanding the impact of terrorism von, Institute for Economics & Peace von 2017.

7 European Union Terrorism Situation and Trend Report, Europol 2019.

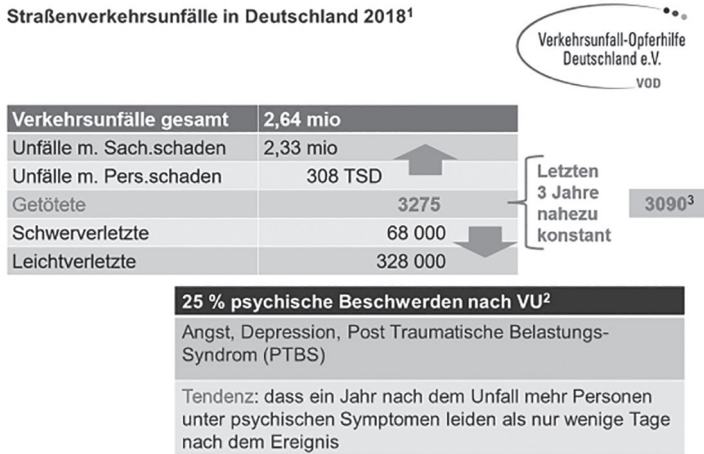
8 <https://de.statista.com/themen/548/terrorismus/>

9 <https://www.verfassungsschutz.de/de/arbeitsfelder/af-islamismus-und-islamistischer-terrorismus/zahlen-und-fakten-islamismus/zuf-is-uebersicht-ausgewaehelter-islamistischer-anschlaege>

10 <https://sciencefiles.org/2018/04/08/terroranschlaege-in-deutschland-seit-1970-sie-werden-wieder-haufiger/>

11 D. Otte »Verletzungsfolgen von Verkehrsunfällen und Möglichkeiten einer gezielten Prophylaxe«, VET 2019 in Münster; K.Auerbach 2014 »Psychische Folgen von Verkehrsunfällen«, Berichte der BASt Mensch und Sicherheit Heft M 245; Destatis, Pressemitteilung Nr. 469 vom 10. Dezember 2019.

Abbildung 2: Straßenverkehrsunfälle in Deutschland und deren Folgen



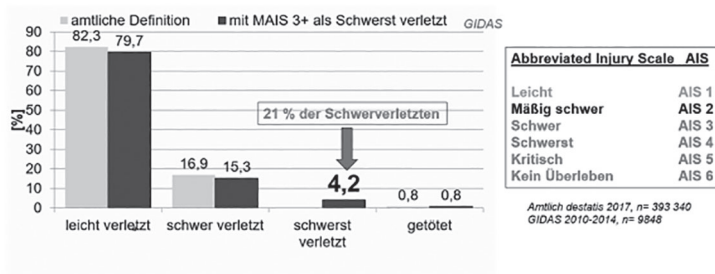
Quellen: ¹ D. Otto „Verletzungsfolgen von Verkehrsunfällen und Möglichkeiten einer gezielten Prophylaxe“, VET 2019 in Münster
² K.Auerbach 2014 „Psychische Folgen von Verkehrsunfällen“, Berichte der BAST Mensch und Sicherheit Heft M 245
³ Derstat, Pressemitteilung Nr. 409 vom 10. Dezember 2019

Die Abbildung 3 gibt einen Überblick über verletzte Personen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden nach amtlicher Verletzungsschwere¹².

12 D. Otte »Verletzungsfolgen von Verkehrsunfällen und Möglichkeiten einer gezielten Prophylaxe«, VET 2019 in Münster AIS (Abbreviated Injury Scale basiert auf der Erfassung von über 2.000 Diagnosen und Symptomen – bedeutet vereinfachte Verletzungsskala).

Abbildung 3: Verletzte Personen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden – amtliche Verletzungsschwere

Verletzte Personen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden – amtliche Verletzungsschwere

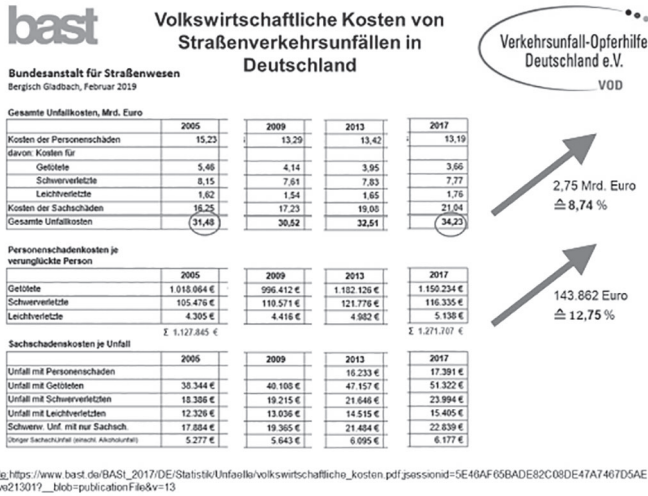


Quelle: D. Otto „Verletzungsfolgen von Verkehrsunfällen und Möglichkeiten einer gezielten Prophylaxe“, VET 2019 in Münster
AIS (Abbreviated Injury Scale basiert auf der Erfassung von über 2.000 Diagnosen und Symptomen - bedeutet vereinfachte Verletzungsskala)

Bemerkenswert ist eine Analyse der BASt hinsichtlich der volkswirtschaftlichen Kosten von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland¹³ (gesamte Unfallkosten in Mrd. Euro), die jährlich durchgeführt wird.

13 www.bast.de/BASt_2017/DE/Statistik/Unfaelle/volkswirtschaftliche_kosten.pdf;jsessionid=5E46AF65BADE82C08DE47A7467D5AE8E.live21301?__blob=publicationFile&v=13

Abbildung 4: Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland



Demnach zeigt sich, dass bei einer Betrachtung des Zeitraumes 2005 (31,48 Mrd. Euro) bis 2017 (34,23 Mrd. Euro) eine Kostensteigerung um 2,75 Mrd. Euro, was einen Anstieg im betrachteten Zeitraum um 8,74 Prozent bedeutet. In der Betrachtung der Personenschadenskosten je verunglückte Person (getötete, schwer verletzte, leichtverletzte) im gleichen Zeitraum, ergibt sich für 2005 die Summe von 1.127.845,00 Euro und 2017 die Summe von 1.271.707,00 Euro. Das entspricht einer Steigerung der Personenschadenskosten je verunglückte Person um 143.862,00 Euro, was einen Anstieg um 12,75 Prozent bedeutet. Daraus leitet sich u. a. auch die Schlussfolgerung ab, dass Unfallursachen viel stärker präventiv bekämpft werden müssen, um die »Entstehung« von Verkehrsunfallopfern zu vermeiden. Auch die Durchführung von Forschungsarbeiten, z. B. zur Erfassung von psychischen Folgen von Straßenverkehrsunfällen und deren Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, ist erforderlich. Wenn ein Unfall unvermeidbar war, sollten »Lotsen« oder »Fallmanager« – wie in den Berufsgenossenschaften so auch in der gesetzlichen und privaten Krankenkasse – für die sichere Rückkehr in das alltägliche Leben einschließlich dem Straßenverkehr zur Verfügung stehen. Gäbe es z. B. die Möglichkeit, durch geeignete Statistiken eine Bewertung der Umstände vorzunehmen, in der jeder Mensch, der im Straßenverkehr physisch verletzt oder traumatisiert wurde, erst dann in den offiziellen Zahlenwerken nicht mehr erscheint, wenn alle »Wunden« verheilt und keine körperlichen und psychischen Schäden mehr feststellbar sind, würde spätestens dann das ganze Ausmaß der Bedeutung von Verkehrsunfällen und deren Folgen für die Opfer und für die

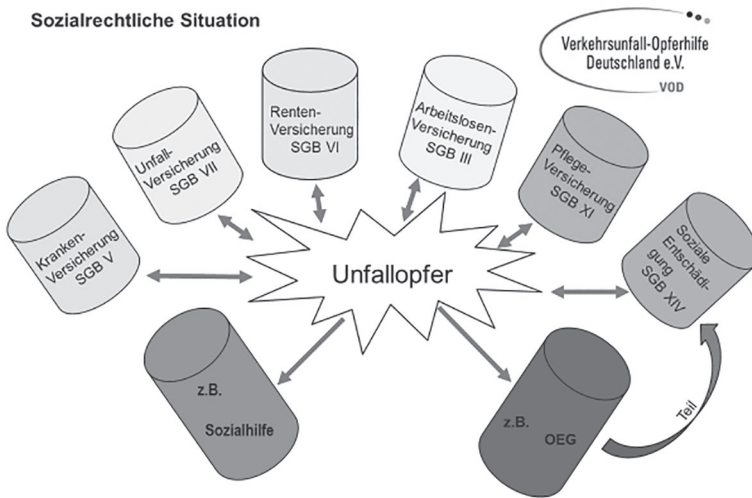
Gesellschaft – auch hinsichtlich der finanziellen Belastung – noch viel deutlicher sein.

Der DVR hat im Rahmen einer Studie zu dem Projekt »Runter vom Gas«¹⁴ Daten erhoben, die zu folgenden Aussagen gelangen: Bei tödlichen Verkehrsunfällen gibt es viele Mitbetroffene. Jeder Unfalltote im Straßenverkehr hat Auswirkungen auf das Leben von 113 Menschen. Das sind durchschnittlich: 11 Familienangehörige, 4 enge Freunde, 56 Freunde und Bekannte. Dazu kommen noch 42 Einsatzkräfte wie Rettungssanitäter, Feuerwehrkräfte oder Polizisten.

Ein Unfall verändert immer das Leben. Es handelt sich um eine Ausnahmesituation, in der Entscheidungen erforderlich sind, Regulierung von Sach- und Personenschäden erfolgen müssen, ein »Kampf« mit Versicherungen und dem Rechtssystem stattfindet, was oft zermürend, zeit- und kostenintensiv sowie existenziell ist. Die Beschreibung der sozialrechtlichen Situation macht deutlich, dass es sich um eine Querschnittsmaterie handelt und diverse Systematisierungsansätze, z.B. nach Funktion: – soziale Vorsorge, – soziale Entschädigung, – soziale Hilfe und Förderung bestehen¹⁵.

Die sozialrechtliche Situation in ihrer Wechselwirkung, stellt sich wie folgt dar:

Abbildung 5: Sozialrechtliche Situation von Verkehrsunfallopfern



14 https://www.dvr.de/presse/informationen/neue-runter-vom-gas-autobahnkampagne-jeder-unfalltod-betrifft-das-leben-von-113-menschen_id-4753.html

15 A. Bollmann »Sozialrechtliche Situation von Verkehrsunfallopfern« Verkehrsexpertentag Münster 2018.

Weitere in diesem Zusammenhang zu diskutierenden Sachverhalten sind die Klärung von Zuständigkeitsklärung (z.B. Unfallversicherung vor Krankenversicherung), die Unfallschadenregulierung ist durch sozialrechtliche Vorschriften überlagert, Vorrang- Nachrangverhältnis Leistungskatalog (gesetzliche UV, gesetzliche KV, private KV), unfallbedingte Verletzungsfolgen.

Auch bei Eintritt eines Sozialversicherungsträgers sind weitere Schäden möglich (z.B. Pflege- und Betreuungskosten der Angehörigen, Therapie außerhalb Leistungskatalog der KV, Kosten für Unterkunft und Begleitpersonen, pflegebedingter Aufwand).

Für eventuell spätere sozialrechtliche Ansprüche sind weitere Sachverhalte zu beachten:

- Die Dokumentation von Unfallgeschehen, Behandlung und Rehabilitation
- Das Besorgen/Sichern und Verwahren aussagekräftiger medizinischer und psychologischer Befundunterlagen.

Die Änderung des Gesetzes über die Entschädigung für Opfer von Gewalttaten (Opferentschädigungsgesetz – OEG) § 1 Anspruch auf Versorgung ist im Folgenden dargestellt: »(11) Dieses Gesetz ist nicht anzuwenden auf Schäden aus einem tätlichen Angriff, die von dem Angreifer durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeugs oder eines Anhängers verursacht worden sind.«

In der vorgesehenen Neuregelung SGB XIV, § 18 Ansprüche bei Gebrauch eines Kraftfahrzeuges, die mit Wirkung ab 01.01.2024 in Kraft tritt, wird ausgeführt: »Wird eine Gewalttat im Sinne des § 13 durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeuges oder eines Anhängers verübt, werden Leistungen nach diesem Buch erbracht.«

Die damit im Zusammenhang stehenden noch rechtlich zu diskutierenden Fragen werden von Krücker in seinem Beitrag im DAR beschrieben¹⁶.

Der demografische Wandel in der Gesellschaft wird weitere Anforderungen an das System der Behandlung und Rehabilitation von Verkehrsunfallopfern stellen, denn ältere sind verletzbarer und gefährdeter. Sie sind häufiger geschädigter als andere Verkehrsunfallopfer, weshalb sie einen größeren Betreuungsaufwand (u. a. kurativ, rehabilitativ, sozial) benötigen. Diese Aussage resultiert aus dem Umstand, dass im Jahr 2030 mit einem Bevölkerungsanteil von über 65-jährigen mit ca. 30 % zu rechnen ist. Für die Bewertung und Einordnung von Schädigungen nach Verkehrsunfällen sind der biofunktionale Status und das biofunktionale Alter verlässlich messbar. Für eine entlastungs- und ressourcenorientierte Begutachtung hinsichtlich der gesundheitlichen Beeinträchtigungen von Verkehrsunfallopfern – in Bezug auf ihre spätere Wiedereingliederung, z. B. in den Arbeitsprozess, Beurteilung der Fahr-eignung – ist die International Classification of Functioning, Disability and Health: Bewertung von übergreifenden Funktionen, Fähigkeiten und Ressourcen (ICF)¹⁷ ein

16 Rolf Krücker, Entschädigung der durch Kraftfahrzeugbetrieb geschädigten Terroropfer – aktuelle und beabsichtigtes zukünftiges Recht« Deutsches Autorenrecht (DAR 1/2020 Seite 18 ff.).

17 Internationale Klassifikation der Funktionsfähigkeit Behinderung und Gesundheit ICF, verfügbar unter: <http://www.dimdi.de/dynamic/de/klassi/icf/kodesuche/onlinefassungen/icfhtml2005/index.htm> (letzter Zugriff 24.03.2020).

Instrument, die neben der International Classification of Diseases: Bewertung von organ- bzw. symptomspezifischen Schadensmustern und Defiziten (ICD)¹⁸ stärker beachtet werden sollte.

Ebenso sind auf Finanzierungsmöglichkeiten und Organisationsformen sowie sich den daraus ergebenden Harmonisierungsnotwendigkeiten bezüglich sozial-, zivil- und verwaltungsrechtlicher Vorschriften zur Erhöhung der Transparenz und Nachvollziehbarkeit sowie dem Bürokratieabbau Rechnung zu tragen. Hinsichtlich der Organisationsformen ist – im Ergebnis der Gewalttat auf dem Breitscheidplatz in Berlin – mit der Ernennung eines Beauftragten der Bundesregierung für die Anliegen von Opfern und Hinterbliebenen von terroristischen Straftaten im Inland ein erster Schritt getan worden. In der Zwischenzeit sind bisher immerhin schon in sieben Bundesländern »Opferbeauftragte« mit diversen, zum Teil massiv die Inhalte einschränkenden Aufgaben (Zuständigkeiten), benannt worden. Während es im Sächsischen Staatsministerium eine Opferbeauftragte gibt, die als »Beauftragte für den Bereich Opferschutz und Opferhilfe, Lotsenfunktion« – mit eher umfangreicheren Inhalten – verantwortlich ist, ist der Opferbeauftragte in der Landesregierung Rheinland-Pfalz »für Betroffene von Naturkatastrophen, Terroranschlägen und größeren Unglücken« – offensichtlich eher eingeschränkt handlungsfähig – zuständig. Die Aufgabenstellungen der Opferbeauftragten in den einzelnen Bundesländern sollten inhaltlich aufeinander abgestimmt werden, um zukünftig unterschiedliche Verfahrens- und Bewertungsmaßstäbe auszuschließen. Noch immer haben demnach 10 Bundesländer keinen »Opferbeauftragten« benannt.

Ein sich aus der gegenwärtigen Situation der unterschiedlichen Betrachtungen und gegenwärtigen rechtlichen Rahmenbedingungen aufdrängender Gedanke ist, die Zusammenführung der Heilbehandlung und Rehabilitation bei den Unfallopfern vorzusehen. Darüber hinaus erscheint die Bildung eines »Fonds« oder einer »Stiftung«, die sich aus den Beiträgen entsprechend der Beurteilung des Gefährdungspotenzials der Verkehrsmittel speisen, sinnvoll. In diesem Zusammenhang ist zu empfehlen, auch die Sanktionen (z. B. Überarbeitung »Bußgeld«-Katalog) dem Gefährdungspotenzial anzupassen.

Nun folgen einige thematische Vorschläge für die Diskussion von Empfehlungen:

- Ernennung von Opferbeauftragten für jedes Bundesland
- Umsetzung der EU-Richtlinie in Deutschland
- Schutz von Opfern von Straftaten
- keine Klassifizierung von Unfallopfern (Kriminalitätsoffer, Terroropfer, Straßenverkehrsoffer etc.)
- Gleichstellung von Verkehrsunfall-Opfer unabhängig vom Verkehrsträger (Straße, Wasser, Luft und Schiene)
- Verfahrensbeistand für Verkehrsunfallopfer

18 Internationale statistische Klassifikation der Krankheiten und verwandter Gesundheitsprobleme ICD, verfügbar unter: <http://www.dimdi.de/static/de/klassi/isd-10-gm/kodesuche/onlinefassungen/htmlgm2014/index.htm> (letzter Zugriff: 24.03.2020).

Arbeitskreis VII: Entschädigung von Opfern nach terroristischen Anschlägen

- Einführung eines Psychologischen Unfallmanagements
- Einführung von Fallmanagern (Vergleiche BG's), auch in der GKV und PKV
- Gutachten für Verkehrsunfall-Opfer (§ 109 SGG) durch Ärzte und/oder Psychologen
- Zusammenführung der Heilbehandlung und Rehabilitation bei den Unfallkasernen
(Einführung einer Unfallpflichtversicherung?!)
- Bildung eines »Fonds« oder einer »Stiftung«, die sich aus den Beiträgen entsprechend der Beurteilung des Gefährdungspotenzials der Verkehrsmittel speisen.
- Prävention zur Vermeidung von Unfallopfern (z.B. Tempolimit, altersabhängige Leistungsbegrenzung bei Kfz, Absenkung der Promillegrenze – nüchtern (!) vs. 0,0 (?) Promille, Assistenzsysteme
- Erstellung von Informationsmaterialien für Unfallopfer (z. B. »Hilfefinder«).

Am Ende stellt sich die Frage, wie solidarisch die Gesellschaft mit Verkehrsunfallopfern im Schutze unserer Grundrechte und Wertevorstellungen sein möchte. Gleichzeitig ergibt sich die Notwendigkeit nach Transparenz und Nachvollziehbarkeiten von Gesetzen und Verordnungen etc. für deren Akzeptanz in der Bevölkerung. Die Gleichstellung und Gleichbehandlung von Verkehrsunfallopfern bei den verschiedensten Verkehrsträgern hinsichtlich ihres Rechtes auf Entschädigung und dessen Umsetzung sind ein Beitrag zur Rechtsgleichheit und damit auch der Rechtssicherheit.

Der aktuelle und der künftige Umgang mit vorsätzlich und widerrechtlich verübten Schadenfällen aus Sicht des Entschädigungsfonds

**Sandra Schwarz,
Deutsches Büro Grüne Karte e.V./Verkehrsofferhilfe e.V., Berlin**

1. Grundlagen

1.1 Zuständigkeit des Entschädigungsfonds

Wird auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland durch den Gebrauch eines ermittelten oder nicht ermittelten Kraftfahrzeugs oder Anhängers ein Schaden verursacht, für den eine Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung deswegen keine Deckung gewährt oder gewähren würde, weil der Ersatzpflichtige den Eintritt der Tatsache, für die er dem Ersatzberechtigten verantwortlich ist, vorsätzlich und widerrechtlich herbeigeführt hat, stehen dem Geschädigten gem. § 12 PflVG Ersatzansprüche gegen den Entschädigungsfonds zu. Der Ersatz des Schadens durch den eigentlich zuständigen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer ist in diesen Konstellationen durch § 103 VVG ausgeschlossen.

Die Verpflichtung der Mitgliedsstaaten, eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zu etablieren, sowie deren Schutzzumfang ergeben sich aus der Richtlinie 2009/103/EG (KH-RL). Nach Art. 3 der KH-RL hat jeder Mitgliedsstaat sicherzustellen, dass die auf seinem Gebiet zugelassenen Fahrzeuge durch eine solche Versicherung gedeckt sind. Art. 5 der Richtlinie statuiert die Möglichkeit, bestimmte Fahrzeuge von dieser Versicherungspflicht auszunehmen. Entweder, die Gründe liegen im Fahrzeug selbst (z.B. Nutzfahrzeuge mit einer bestimmten Maximalgeschwindigkeit) oder in der Eigenschaft des Halters (z.B. Länder und Kommunen). Darüber hinaus enthält die KH-RL in Art. 13 eine weitere Ausschlussmöglichkeit für den Fall des Fahrzeugdiebstahls. Dieser Ausschluss bezieht sich aber nicht auf das Fahrzeug selbst, sondern auf den Direktanspruch, der in Art. 18 KH-RL niedergelegt ist. Direktanspruch bedeutet, dass jeder Geschädigte einen unmittelbaren eigenen Anspruch gegen den Kraftfahrt-Haftpflichtversicherer seines Unfallgegners erhält. Anders als z.B. in der Privat-Haftpflichtversicherung muss das Unfallopfer nicht den Weg über den Schädiger gehen, der seinerseits lediglich einen Anspruch auf Freistellung hat.

Die vorsätzlich und widerrechtlich erfolgte Schadenzufügung ist in der KH-RL nicht ausdrücklich als möglicher Ausnahmetatbestand erwähnt. Gleichwohl hat der BGH in seiner Entscheidung BGH VI ZR 55/12 vom 18.12.2012 klargestellt, dass der in § 103 VVG enthaltende Ausschluss des Direktanspruchs (der dem § 152 a.F. entspricht), richtlinienkonform ist. Der Geschädigte einer solchen Tat erhält zwar keinen Direktanspruch gegenüber dem Kraftfahrt-Haftpflichtversicherer, er erhält ihn aber gegenüber dem Entschädigungsfonds. Dadurch ist sichergestellt, dass der Geschädigte im Vergleich zu dem »normalen« Verkehrsopfer nicht schlechter gestellt ist. Die Aufgaben des Entschädigungsfonds sind dem Verein Verkehrsofferhilfe e.V. (VOH) übertragen (§ 13 PflVG i.V.m. § 1 VO über den Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen).

Der Entschädigungsfonds haftet gegenüber dem Geschädigten in demselben Umfang wie ein Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer im Rahmen der Mindestdeckungssummen. Allerdings ist seine Leistungspflicht subsidiär ausgestaltet (§ 12 Abs. 1, S. 2–4 PflVG). Hat der Geschädigte z.B. für Beschädigungen an seinem Fahrzeug eine Vollkaskoversicherung abgeschlossen, hat er sie vorrangig in Anspruch zu nehmen. Einen möglichen Höherstufungsschaden kann er wiederum gegenüber dem Entschädigungsfonds geltend machen. Zugleich ist ein Regress der vorrangig eintrittspflichtigen Stellen gegenüber dem Entschädigungsfonds ausgeschlossen.

1.2 Zuständigkeit des Kraftfahrt-Haftpflichtversicherers

Nicht jeder vorsätzlich und widerrechtlich herbeigeführte Schadenfall führt zu einer Zuständigkeit des Entschädigungsfonds. Dieser ist nur eintrittspflichtig, wenn der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherer mangels Direktanspruch nicht eintreten muss. Fallen Halter und Fahrer des Schädigerfahrzeugs auseinander, haftet der Halter unabhängig vom Fahrer im Rahmen der in § 7 Abs. 1 StVG postulierten Betriebsgefahr. Die Betriebsgefahr wird nicht dadurch beeinflusst, dass der Fahrer den Schadenfall vorsätzlich und widerrechtlich herbeiführt. Folglich steht einem Geschädigten nicht nur ein Anspruch auf Ausgleich der Schäden gegenüber dem Halter zu, er hat zudem einen Direktanspruch gegen den Kraftfahrt-Haftpflichtversicherer des Schädigerfahrzeugs, der seinerseits die Risiken, die aus der Betriebsgefahr erwachsen, abdeckt.

Es stellt sich die Frage, aus welchem Grund bei dieser Sachlage im Zuge des schrecklichen Anschlags auf dem Breitscheidplatz kein Kraftfahrt-Haftpflichtversicherer, sondern der Entschädigungsfonds seine Zuständigkeit erklärt hat. Tatwerkzeug war ein in Polen zugelassenes und versichertes Gespann eines polnischen Spediteurs, Fahrer war ein Terrorist. Halter und Fahrer waren nicht identisch. Allerdings ergibt sich aus § 7 Abs. 3 StVG, dass die Haftung des Halters entfällt, sofern jemand das Fahrzeug ohne sein Wissen und seinen Willen benutzt, es sei denn, der Halter selbst hat diese Nutzung durch sein Verhalten ermöglicht. Das wäre z.B. der Fall, wenn der Fahrzeugschlüssel bei offener Tür im Zündschloss stecken gelassen würde. Diese sog. »schuldhafte Ermöglichung der Schwarzfahrt« läge in der Sphäre des Halters, sodass seine Verantwortung für eine Realisierung der Betriebsgefahr wieder zum Tragen käme.

Die schuldhafte Ermöglichung der Schwarzfahrt kann für den Breitscheidplatz ausgeschlossen werden. Ein Direktanspruch gegenüber dem Versicherer ist nicht gegeben.

1.3 Fallkonstellationen

Die Ereignisse auf dem Breitscheidplatz waren sowohl aufgrund dessen, dass sie als Terrorakt eingestuft wurden, als auch aufgrund der Anzahl der geschädigten Personen in der Fallhistorie des Entschädigungsfonds beispiellos. Die Fallkonstellationen, in denen üblicherweise gegenüber dem Entschädigungsfonds Ansprüche angemeldet werden, sind anders. Sie sind jedoch, sofern Personenschäden geltend gemacht werden, nicht weniger tragisch.

Natürlich kommt es auch immer wieder zu sogenannten Amokfahrten, bei denen der Täter in eine Gruppe von Menschen fährt. So z.B. im Jahr 2017 vor einer Diskothek in Cuxhaven oder in der Silvesternacht 2018/2019 mehrfach in Bottrop und Essen. Diese Ereignisse bilden aber die Ausnahme.

Typische Fallkonstellationen sind vielmehr die polizeiliche Verfolgungsfahrt, bei der sich jemand der polizeilichen Kontrolle entziehen will und während dieser Fahrt bewusst Polizeifahrzeuge oder andere, am Straßenrand abgestellte Fahrzeuge rammt. In diesen Fällen geht es überwiegend um den Ersatz der Sachschäden, die den Landesbehörden entstanden sind, selten geht es auch um Schmerzensgeldansprüche verletzter Polizeibeamter.

Selbstmörder, die ihr Fahrzeug bei voller Fahrt in den Gegenverkehr lenken und die Insassen der entgegenkommenden Fahrzeuge schwer verletzen oder töten, bilden eine weitere typische Konstellation. Ebenso Ex-Partner, die entweder gemeinsam mit ihren Kindern einen erweiterten Selbstmord begehen (wollen) oder den neuen Partner des Ex-Partners gemeinsam oder ohne ihn verletzen oder umbringen.

2. Interessenlage der Opfer

Den Fällen ist gemein, dass Opfer zusätzlich zu den ohnehin belastenden körperlichen und seelischen Folgen eines normalen Verkehrsunfalls eine Sonderbelastung erleiden, da der Täter sie gezielt als Opfer ausgesucht hat. Alle Unfallopfer verdienen Schutz und Respekt; alle Unfallgeschehen können glimpflich oder tragisch ausgehen. Dennoch enthalten die vorsätzlich und widerrechtlich zugefügten Schadenkonstellationen eine besondere Tragik. Je länger und intensiver sich das Opfer einer solchen Tat mit der Abwicklung seiner Ansprüche auseinandersetzen muss, umso länger setzt man es der belastenden Situation aus, nicht abschließen zu können.

Der Interessenlage der Opfer entspricht es daher, einen zentralen Ansprechpartner zu haben, über den die Abwicklung seiner Schadenersatzansprüche geltend gemacht werden kann. Diese Funktion erfüllt der Entschädigungsfonds/Versicherer. Beim Entschädigungsfonds werden pro Jahr werden zwischen 50 und 60 Schäden, die vorsätzlich und widerrechtlich durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeugs verursacht wurden, bearbeitet. Die Opfer werden entsprechend den zivilrechtlichen

Vorschriften entschädigt. Die Klagequote in diesen Fällen lag in den vergangenen zehn Jahren bei nur 0,32 %.

3. Anwendbarkeit des OEG

Bereits mit Einführung des OEG im Jahr 1976 hatte der Gesetzgeber eine Unterscheidung von Opfern, die durch den Gebrauch von Kraftfahrzeugen und solche, die auf andere Art geschädigt werden, vorgenommen. Diese Unterscheidung wurde auch in der Neufassung des OEG beibehalten und ist heute in § 1 Abs. 11 OEG postuliert. Das Gesetz findet keine Anwendung auf Schäden aus einem tätlichen Angriff, der durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeugs oder Anhängers verursacht worden ist. Den Opfern werden die öffentlich-rechtlichen Leistungen, die allen anderen Gewaltopfern zustehen, versagt.

Eine solche Regelung ist nur möglich, weil keine Nachteile für das nach Zivilrecht zu entschädigende Gewaltopfer zu befürchten sind. Man könnte sogar sagen, dass das Gegenteil der Fall ist. Eine Entschädigung nach OEG schließt von vornherein zwei wesentliche Schadenpositionen aus, die nach Zivilrecht zu leisten sind: Sachschäden und Schmerzensgeld.

Ein weiterer Vorteil für die Opfer ist unzweifelhaft, dass die klare Regelung von Zuständigkeiten dazu führt, dass sie wissen, wer ihr zentraler Ansprechpartner ist und dieser Ansprechpartner unmittelbar nach Anmeldung des Schadens alles Weitere in die Wege leiten kann.

4. Parallele Anwendung PflVG und OEG

Diese klare Trennung wurde erstmals im Zuge des Terroranschlags auf dem Breitscheidplatz durchbrochen. Wegen der hohen Zahl an Opfern war nicht absehbar, ob die dem Entschädigungsfonds zur Verfügung stehende Mindestdeckungssumme für die Entschädigung ausreichen würde. Deshalb wurde über im OEG enthaltenen Härtefallklausel die parallele Anwendung des OEG ermöglicht. Ohne diese Entscheidung hätte beim Entschädigungsfonds die Eröffnung eines Verteilungsverfahrens im Raum gestanden. De facto hätte das dazu geführt, dass die Bearbeitung der Ansprüche erheblich verzögert worden wäre und unter Umständen nicht jedes Opfer im vollen Umfang hätte entschädigt werden können.

Die parallele Zuständigkeit des Entschädigungsfonds und der für die Bearbeitung und Abwicklung zuständigen Landesbehörde, dem Landesamt für Gesundheit und Soziales, hat offenbart, dass das Zusammenspiel von Zivil- und öffentlichem Recht nicht reibungslos verläuft.

Zwischen den Beteiligten musste definiert werden, welcher zivilrechtliche Anspruch dem Kompensationszweck welchen öffentlich-rechtlichen Anspruchs entspricht. Bei einer Position wie den Kosten für eine Beisetzung war die Definition einfach. Wie sich die Leistungen zur Teilhabe oder Ausgleichsrenten zu den Ansprüchen auf Ersatz des Erwerbsschadens oder der vermehrten Bedürfnisse verhalten, ist hingegen bis heute nicht bis ins letzte Detail geklärt.

Beide Seiten waren sich darin einig, den Opfern ersparen zu wollen, ihre Anträge, Gutachten, etc. zweimal einreichen zu müssen. Aus diesem Grund wurde vereinbart, von den Betroffenen Datenschutzerklärungen einzuholen, damit die der einen Stelle bekannt gegebenen Daten von dort an die andere Stelle weitergeleitet werden konnten. Eine gesetzliche Regelung, die zweifelsfrei ermöglicht hätte, die Daten ohne eine solche Einwilligungserklärung auszutauschen, gab und gibt es nicht.

Die Praxis hat gezeigt, dass bereits dieses Vorgehen von Opfern als Gängelei empfunden wurde. Aus ihrer Sicht ist es nicht einzusehen, dass sie ihre Ansprüche an mehr als eine Stelle richten sollen und dass die eine Stelle, die sie kontaktiert haben, auf sie zurückkommt, um die Weiterleitung der Unterlagen an eine andere ebenfalls zuständige Stelle zu ermöglichen. Die Aussage, dass es nicht sein könne, dass man nach einem solchen Erlebnis auch noch mit Bürokratiemonstern wie dem Datenschutz konfrontiert wird, wurde durch die Opfer oft getätigt.

Es verwundert nicht, dass in einem offenen Brief an die Bundeskanzlerin vom 01.12.2017 Opfer und Angehörige u.a. Folgendes ausführten: »...*Die Anspruchsgrundlagen der drei Entschädigungsquellen* [Anmerkung der Verfasserin: neben Entschädigungsfonds und Landesbehörde auch das Bundesamt für Justiz in Bonn] *sind sehr komplex und für uns oftmals kaum zu durchschauen. Für jede mögliche Unterstützung ist es erforderlich, umfassende Anträge auszufüllen, zum Teil mit identischen Fragestellungen in den Formularen. Erst dann wird beschieden, ob ein Anspruch besteht. Ansprüche bestehen dann jedoch oftmals nicht, oder nur in sehr geringem Umfang. Das ist sehr frustrierend und führt zu extrem belastenden Situationen....*«.

5. Parallele Anwendung PflVG und SGB XIV

5.1 zwei zuständige Anspruchsgegner

Durch Inkrafttreten der entsprechenden Regelungen des SGB XIV wird diese belastende Situation zum Dauerzustand. § 18 SGB XIV sieht vor, dass die Leistungen nach diesem Gesetz auch dann erbracht werden, wenn die Gewalttat durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeuges oder eines Anhängers verübt wird. Die Ansprüche der Opfer gehen gemäß § 120 SGB XIV auf die soziale Entschädigungsstelle über.

Dem Opfer stehen gegenüber der sozialen Entschädigungsstelle Ansprüche auf Ersatz aller nach SGB XIV zu erbringenden Leistungen zu. Mögliche weitere Ansprüche können hingegen beim Entschädigungsfonds oder, sofern Halter und Fahrer nicht identisch sind, beim zuständigen Kraftfahrt-Haftpflichtversicherer geltend gemacht werden.

Das klingt in der Theorie sehr einfach, in der Praxis wird es zu einer Vielzahl von Verzögerungen und Unverständnis führen.

Zur Veranschaulichung wird folgendes Beispiel zugrunde gelegt: Ein Selbstmörder rast auf der Landstraße in die Gegenfahrbahn. Die drei Insassen des entgegenkommenden Fahrzeugs, eine Familie auf dem Heimweg aus dem Urlaub, erleiden unterschiedliche Folgen. Der Vater verstirbt sofort, die Mutter und die berufstätige Tochter werden erheblich verletzt, wobei die Tochter ausschließlich Knochenbrüche und Prellungen erleidet.

Ansprüche bestehen sowohl gegenüber dem Entschädigungsfonds oder dem Kraftfahrzeug-Versicherer als auch gegenüber der zuständigen sozialen Entschädigungsstelle.

Klar ist, dass die am Gepäck, der Kleidung und dem Fahrzeug entstandenen Sachschäden sowie mögliche Schmerzensgeldansprüche ausschließlich durch den Entschädigungsfonds/Versicherer erstattet werden. Aber bereits wegen der Kosten der Beisetzung werden die Opfer bei beiden Stellen aktiv werden müssen. Zwar sind die Sätze für Beisetzungen im Zuge der Reform des Sozialrechts erhöht worden. Im Einzelfall werden die Summen dennoch nicht ausreichen, um die nach Zivilrecht geschuldeten angemessenen Kosten einer Beisetzung zu decken.

In Bezug auf die erlittenen Verletzungen wird die Lage für die Opfer noch unübersichtlicher. Bei der Tochter ist nicht absehbar, ob alle Knochenbrüche ausheilen werden, bei der Mutter sieht es so aus, als würde sie Dauerfolgen erleiden. Diese Dauerfolge könnte durch das baldige Einleiten von Reha-Maßnahmen, die nicht im Leistungsspektrum der Krankenkassen liegen, abgemildert werden.

Die Opfer werden sich an beide zuständigen Stellen wenden müssen, wenn sie alle ihnen zustehenden Leistungen, inklusive des Schmerzensgeldes, in Anspruch nehmen wollen.

5.2 Verzögerung durch Fristen

Ehe die zuständige soziale Entschädigungsstelle eine abschließende Beurteilung der für die Höhe und Art der Entschädigungsleistungen zwingend notwendigen Festlegung des Grads der Schädigung (GdS) vornehmen kann, vergehen grundsätzlich sechs Monate. Erst nach Ablauf dieses Zeitraums kann dem Opfer die ihm zustehende volle Leistung bewilligt werden (§ 5 Abs. 1 SGB XIV).

Frühestens nach Ablauf dieses Zeitraums steht fest, welche Ansprüche auf die soziale Entschädigungsstelle übergegangen sind. Grundlage hierfür kann nur ein rechtskräftiger Verwaltungsakt bzw. ein rechtskräftiges Urteil bilden. Ehe ein solches vorliegt, können mehrere Jahre vergehen.

Gleichzeitig hat das Opfer gegen den Entschädigungsfonds/Versicherer vom Unfallzeitpunkt an einen Anspruch auf Ersatz der Schäden, die nicht auf die soziale Entschädigungsstelle übergehen. Weder das Opfer, noch der Entschädigungsfonds/Versicherer können die Ansprüche konkretisieren, solange es keine rechtskräftige Entscheidung der sozialen Entschädigungsstelle gibt.

Erschwerend hinzu kommt die nach wie vor unregelte Frage der Kongruenz der Schadenpositionen. Wäre diese durch den Gesetzgeber klar definiert, würde man die Abwicklung der Schäden durch zwei unterschiedliche Stellen erheblich erleichtern. Zudem wäre die Frage, welche Ansprüche bei dem Opfer verbleiben, für alle Beteiligten transparent.

5.3 praktische Auswirkungen

In dem konkreten Beispiel würden die Ansprüche der Mutter mit hoher Wahrscheinlichkeit auf die zuständige soziale Entschädigungsstelle übergehen. Die Ansprüche

der Tochter würden bei dieser verbleiben, sofern die Brüche vollständig ausheilen würden. Sicher sein kann sich niemand. Folglich würde keine der beiden Stellen, die zuständig sein könnte, die Regulierung der Schäden unverzüglich aufnehmen. Der Entschädigungsfonds/Versicherer, weil er nicht von Anfang an wissen kann, ob er z.B. den Verdienstaustausch der Tochter ersetzen muss. Die soziale Entschädigungsstelle, weil sie erst nach Festlegung des GdS bestimmen kann, ob und in welcher Höhe auf den Verdienstaustausch geleistet wird.

Bei der Mutter würde der Entschädigungsfonds/Versicherer unter Umständen darauf verzichten müssen, die Reha-Maßnahmen einzuleiten, die nach medizinischer Einschätzung zu einer langfristigen Verbesserung des Zustands führen könnten und die nicht im Katalog der Krankenkassen enthalten sind. Unter Umständen verbleibt der Mutter nämlich kein Anspruch gegen den Entschädigungsfonds/Versicherer, da sämtliche Schadenfolgen durch Leistungen der sozialen Entschädigungsstelle gedeckt werden.

Für die Opfer selbst wird es nicht nachvollziehbar sein, weswegen ihnen auf dem Papier zwei mögliche Anspruchsgegner gegenüberstehen, von denen ausgerechnet bei Personenschäden keiner unmittelbar in die Abwicklung des Schadens einsteigen wird. Für die Opfer wird es ebenso wenig nachvollziehbar sein, weswegen das Gesetz den beiden Stellen nicht jedenfalls ermöglicht, miteinander zu interagieren. Aus Sicht des Opfers ist es egal, wer den Schaden zahlt und durch das zur Verfügung stellen finanzieller Mittel zur Verbesserung seiner Situation beiträgt.

Hier hätte man z.B. daran denken können, dem Entschädigungsfonds/Versicherer, der in aller Regel schneller handlungsfähig ist als die zuständige soziale Entschädigungsstelle, die Möglichkeit einzuräumen, vorzuleisten und im Anschluss intern eine Verrechnung vornehmen zu können. Diese Chance wurde versäumt, obwohl erkennbar der Schadenzufügung durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeugs oder Anhängers eine Sonderstellung zukommt. Anders ließe es sich nicht erklären, warum der Gesetzgeber diesen Tatbestand in § 18 SGB XIV explizit erwähnt hat. Er hätte auch schlicht auf die im OEG geregelte Ausnahme verzichten können.

Es soll an dieser Stelle nicht verkannt werden, dass die Neuregelung auch Vorteile für die Opfer mit sich bringt. Insbesondere für Ereignisse wie den Terroranschlag vom Breitscheidplatz oder die Amokfahrt in Münster ist es zu begrüßen, dass allen Beteiligten künftig per Gesetz die Möglichkeit eingeräumt wird, die ambulante Traumambulanz in Anspruch nehmen zu können. Auch wird bei künftigen Ereignissen wie dem Breitscheidplatz sichergestellt, dass das Geld ausreicht, alle Opfer zu entschädigen.

Andererseits sei noch mal betont, dass sich die Frage des Erreichens der Mindestdeckungssumme bisher nur einmal gestellt hat. Bei der Amokfahrt in Münster z.B. stand diese Problematik nie im Raum.

Eine weitere Frage, die sich mit Einführung des SGB XIV stellen wird, ist die Frage nach einer Privilegierung der Opfer, die durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeugs/Anhängers geschädigt werden. Diese haben im Gegensatz zu allen anderen Opfern von Gewalttaten einen Anspruch auf Ersatz der Sachschäden sowie

auf Schmerzensgeld. Diese Tatsache ist aus den Regelungen der KH-Richtlinie zum Umfang des Versicherungsschutzes in der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung herzuleiten. Ob sie von einem moralischen Standpunkt gegenüber den Opfern anders verübter Gewalttaten vertretbar ist, bleibt fraglich.

6. Fazit

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass mit der Neuregelung des SGB XIV die Stellung von Opfern, die durch den vorsätzlich und widerrechtlich zur Schadenzufügung eingesetzten Gebrauch eines Kraftfahrzeugs/Anhängers geschädigt werden, ohne Notwendigkeit verschlechtert wurde.

Damit ist nicht gemeint, dass ihre Ansprüche auf Entschädigung beschnitten worden sind. Sie werden aber bei der Abwicklung ihrer Ansprüche in ihrer Wahrnehmung schlechter gestellt sein, da nicht eine, sondern zwei Stellen für die Abwicklung der Schäden zuständig sind.

Obwohl die Opfer ihre Ansprüche zügig bei dem korrekten Anspruchsgegner angemeldet haben, werden sie sich unter Umständen Verzögerungen bei der Schadenabwicklung ausgesetzt sehen, die es in dieser Form nach derzeitiger Rechtslage nicht gibt. Sie werden sich einem Mehr an Bürokratie gegenüber sehen, da ein Austausch notwendiger Informationen wie z.B. ärztlicher Gutachten zwischen den beiden zuständigen Stellen nicht vorgesehen ist. Die Transparenz der Schadenabwicklung wird leiden, da es keine verbindliche Festlegung dafür gibt, welche Ansprüche des Zivil- und welche des öffentlichen Rechts kongruent sind.

Entschädigung von Opfern nach terroristischen Anschlägen

**Roland Weber,
Rechtsanwalt, Opferbeauftragter des Landes Berlin**

Darstellung der Bedürfnisse und Erwartungen der Betroffenen von Terroranschlägen versus Realitäten der Politik, der Gesetzgebung und der Medien anhand des Attentats vom Breitscheidplatz am 19.12.2016 in Berlin

Bereits in den ersten Tagen nach dem Anschlag wurde Kritik am Verhalten der Politiker geübt. So hatten zwei Hinterbliebene ihr Unverständnis zum Ausdruck gebracht, warum bereits am Tag nach dem Anschlag ein Gottesdienst primär der Politiker unter Ausschluss der Betroffenen abgehalten wurde, während diesen zu dem Zeitpunkt die Auskunft über den Tod ihrer Angehörigen verweigert wurde. Parallel dazu konnte in der ersten italienischen Tageszeitung gelesen werden, dass Deutschland den Anschlag wie einen Unfall behandeln möchte. Die Kritik setzte sich bis in den Herbst des darauffolgenden Jahres fort. Darin ging es beispielsweise über den unsensiblen Umgang mit zügig verschickten Rechnungen der Gerichtsmedizin unter Inkassoandrohung, während Kondolenzschreiben der Politik ausblieben unter Verweis auf den Datenschutz. Insbesondere ging es aber vielfach darum, dass die Betroffenen die gesetzlichen Regelungen zu den materiellen und immateriellen Schadensersatzansprüchen nicht verstanden und lange Zeit den Eindruck hatten, dass sie allein gelassen wurden. Diese Kritik fand ihren deutlichsten Ausdruck in einem offenen Brief an die Bundeskanzlerin. Darin führten die Betroffenen aus, dass sie die Ansprüche kaum durchschauen würden, die Verfahren langwierig und komplex wären und das Ganze frustrierend und äußerst belastend wäre. Demgegenüber haben die Betroffenen weitreichende Ansprüche, die mit der Einführung des SGB XIV noch umfassender geregelt wurden. Nachfolgend soll zunächst versucht werden aufzuzeigen, wie es zu der lang anhaltenden Kritik kam. Dann wird der Frage nachgegangen, ob die Änderungen der Kritik entgegenwirken.

I. Ursachen der Kritik

Meine umfangreichen Gespräche mit den Hinterbliebenen und Verletzten, aber auch mit Polizisten, Ärzten, Notfallseelsorgern, Politikern, behördlichen Mitarbeitern, Medienvertretern und anderen Mitwirkenden über das gesamte Jahr 2017 haben mich bei der Analyse der von den Opfern geäußerten Kritik zu nachfolgend aufgeführten Erkenntnissen kommen lassen:

1. Die seitens der Betroffenen und der Medien geäußerte Kritik der Staatskälte und Interessenlosigkeit ist nachvollziehbar. Sie ist allerdings nicht immer berechtigt. Ich persönlich bin seit dem Anschlag keinem einzigen Menschen begegnet, der sich vor der Arbeit oder gar Verantwortung »drücken« wollte. Ganz im Gegenteil bin ich bei den Behörden auf Landes- wie auf Bundesebene auf mitfühlende, interessierte und offene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gestoßen. Aus meiner Sicht lässt sich vielmehr der Schluss ziehen, dass viele Menschen schlicht unwissend und überfordert waren. Sie wollten etwas bewirken, wussten aber nicht wie. Das lässt sich anhand von nur zwei Beispielen gut illustrieren: So war der Gottesdienst mit vielen hochrangigen Politikern am Tag nach dem Anschlag verständlich, da gezeigt werden sollte, wie sehr Deutschland betroffen ist. Es erwies sich dabei aber eine erstaunliche Unerfahrenheit im Umgang mit solchen Ereignissen. Den Beteiligten war offensichtlich nicht bewusst, wie dies auf die Angehörigen wirkt, die zu diesem Zeitpunkt noch die Hoffnung hatten, die geliebte vermisste Person doch noch lebend wiederzusehen, denen aber Informationen verweigert wurden, sie überhaupt finden zu können. Gleiches gilt für die Charité. Das Verschicken der Rechnungen unter Androhung von Inkasso war rechtlich fehlerfrei. Über die Wirkung auf die Hinterbliebenen hatte indes wohl niemand nachgedacht. Daran änderte auch das spätere Entschuldigungsschreiben der Charité nichts mehr.

Richtig ist aber auch, dass es in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland schon zuvor so manches schreckliches Ereignis gab, bei dem anders verfahren wurde. So kann die Erkenntnis nur lauten, dass es in den Behörden und Ministerien niemanden gibt, der seine Erfahrungen bei furchtbaren Geschehnissen festhält und weitergibt. Es mag allerlei Pläne für Reaktionen auf Katastrophen und Terrorakte geben. Für einen empathischen und offenen Umgang mit den Opfern gibt es sie nicht. Selbst wenn es versteckt etwas geben sollte, scheint es niemanden zu geben, der sich damit auseinandersetzt und wenigstens Empfehlungen formuliert. So erlebt jede Politiker- und Beamtengeneration ein solches Ereignis völlig »neu« und verhält sich ohne jegliche praktische Erfahrung oder fachmännische Beratung so, wie es ihnen gerade richtig erscheint.

Erkenntnis: Fehlendes Wissen im Umgang mit Opfern bei Politikern und Behörden wird von den Betroffenen als Staatskälte und Interessenlosigkeit wahrgenommen. Die Medien haben dies bei ihrer Berichterstattung aufgegriffen, wodurch dieses Gefühl übertragen und in weiten Kreisen der Bevölkerung verstärkt wurde.

2. Entgegen mancher Berichterstattung ist unsere Gesellschaft keineswegs abgestumpft und teilnahmslos. Dies zeigte sich an der enormen Hilfe, die von vielen

freiwillig geleistet wurde. Beispielhaft sollen nur die Ärzte genannt werden, die noch Monate später einen der Schwerverletzten im Ausland besuchten, sowie die Mitarbeiter der AG City, die sich um die Verteilung der Spendengelder bemühten und die vielen Bürger, die mir ihre persönliche Hilfe anboten. Gleiches gilt für die vielen ehrenamtlichen Helfer, wie beispielsweise der Opferhilfsorganisation Weisser Ring e.V. Allerdings waren sich die Helfer zum Zeitpunkt des Anschlags untereinander nicht bekannt. So wusste beispielsweise so mancher Notfallseelsorger nicht, welche Einrichtung bei einem Anschlag hätte konkret weiterhelfen können. Umgekehrt sind die Notfallseelsorger bei den Einrichtungen weitgehend unbekannt. Übergänge von Zuständigkeiten zwischen Land und Bund (zuerst Berliner Polizei, dann Bundeskriminalamt) führten dazu, dass Opfer nicht oder sehr spät über ihre Rechte informiert wurden.

Erkenntnis: Fehlende Netzwerke auf Bundes- wie auf Landesebene führten dazu, dass keine koordinierte und abgestimmte Opferbetreuung durchgeführt werden konnte.

3. Die vom Gesetzgeber getroffenen Regelungen zum Opferschutz funktionieren bereits im Bereich der sogenannten Alltagskriminalität nur sehr bedingt. Bei größeren Vorkommnissen funktionieren sie gar nicht. Die Regelungen der §§ 406i ff. StPO gehen an den Bedürfnissen der Praxis völlig vorbei. Schwerverletzten und Hinterbliebenen lediglich mit einem Informationsschreiben zu begegnen, ist de facto keine Hilfe oder Unterstützung. Sie lassen den Staat zu Recht kalt und gefühllos erscheinen. Dies gilt umso mehr, wenn die Toten und Verletzten aus verschiedensten Teilen Deutschlands und der Welt stammen und gar nicht in Berlin leben. Woher sollen sie beispielsweise wissen, wer für was zuständig ist? Woher sollen sie wissen, dass das OEG erst nicht galt und dann durch ministeriellen Erlass doch angewendet werden konnte, um Härten zu vermeiden? Es dürfte kein Zufall sein, dass einige andere Länder, wie beispielsweise die Niederlande, diesen Weg nicht gehen, sondern sich direkt an die Betroffenen wenden und ihnen Hilfe anbieten.

Erkenntnis: Fehlende gesetzliche Regelungen, wie Opfern effektiv geholfen werden kann, nebst dem aufgezeigten Nichtwissen bei Behörden und Politikern, führten im Wesentlichen zu der von den Betroffenen formulierten Kritik.

4. Das Fehlen einer Anlaufstelle, die Hilfe vermitteln und Auskünfte nicht nur für Betroffene, sondern auch an Medienvertreter geben kann, stellte eine dringend zu schließende Lücke dar. Die wenigsten der Betroffenen wussten, an wen sie sich mit ihren Fragen hätten wenden können. Zudem wurde durch dieses Informationsmanko Raum für Spekulationen und Mutmaßungen aller Art geschaffen. Auf die abenteuerlichsten Thesen in den sozialen Medien soll hier dabei gar nicht eingegangen werden. Wie aber zuvor schon dargestellt, war bei den Betroffenen der Eindruck entstanden, dass sämtliche Behörden umgehend über alle Daten verfügten. Ausländische Journalisten stellten Vermutungen an, und einige Tageszeitungen in Italien berichteten, dass die Zuständigkeit der Verkehrsofferhilfe den Schluss zulassen würde, dass Deutschland den Anschlag als Unfall behandeln wolle. Die komplizierte Rechtsmaterie (verschiedene Anspruchsgrundlagen bei mehreren Stellen, unter

teilweiser Anrechnung) konnte sich Journalisten, die nicht fachlich beraten wurden, nicht erschließen. Das führte zu einer teilweise fehlerhaften Berichterstattung.

Erkenntnis: Eine fehlende Anlaufstelle, die kompetente Auskünfte erteilen und Hilfe vermitteln kann, erschwerte den Betroffenen unnötig den Zugang zu ihren Rechten und Hilfsmöglichkeiten, führte zu fehlerhaften Nachrichten und eröffnete Raum für Spekulationen in den sozialen Medien.

5. Das Opferidentifizierungsverfahren wurde als besonders belastend empfunden, da den Hinterbliebenen mehrere Tage keine Informationen gegeben wurden. Ein wenig hilfreiches Schreiben des BKA zu den Rechten (bloßes Abschreiben des Gesetzestextes) erst nach circa drei Wochen und die Einsetzung des Beauftragten der Bundesregierung erst im März wurden wegen der Zeitabläufe vielfach auch als Belastung empfunden.

Erkenntnis: Fehlende zeitnahe Auskünfte führen unnötig zu einer höheren Belastungssituation der Hinterbliebenen und Verletzten.

Zusammengefasst lässt sich festhalten, dass es nicht »den« Grund gab, weswegen die Betroffenen über Monate Kritik übten.

II. Sind die Änderungen geeignet, der Kritik entgegenzuwirken?

Die Betroffenen von Terroranschlägen unter Einsatz eines Kraftfahrzeuges haben im Wesentlichen nun vier verschiedene Möglichkeiten, ihre Ansprüche geltend zu machen. Bei näherer Betrachtung zeigt sich, dass die parallelen Zuständigkeiten zu Schwierigkeiten der Abgrenzung und des Übergangs führen. Zugleich zeigt sich, dass Betroffene von Terrortaten unter Einsatz anderer Waffen keinen Zugang zum Entschädigungsfonds gemäß § 12 PflVG haben. Die anderen Opfer von Straftaten gegen das Leben haben noch weniger Ansprüche. Der Gesetzgeber geht also nicht mehr davon aus, dass alle Opfer und Hinterbliebenen gleich zu behandeln sind, sondern schafft Opfer verschiedener Güteklassen. So dürfte schon jetzt beispielsweise den Geschädigten des Anschlags von Halle kaum mehr vermittelbar sein, warum sie anders behandelt werden als die Betroffenen vom Breitscheidplatz. Erst recht nicht vermittelbar ist, dass die Verletzten und Hinterbliebenen durch Taten anders motivierter Mörder und Totschläger noch weniger Anspruchsmöglichkeiten haben.

Weiter ist zu erkennen, dass viele Rechtsanwälte und -anwältinnen allenfalls rudimentäre Kenntnisse in diesem Bereich haben. Welche Gründe könnten da zu der Annahme verleiten, dass Betroffene in ihrer Ausnahmesituation in der Lage sein sollten, ihre Ansprüche allein entsprechend geltend zu machen?

Vor diesem Hintergrund scheint es umso wichtiger, dass Bund und Länder zentrale Strukturen beim Opferschutz aufbauen. Leider zeigte der Anschlag von Halle, dass auch knapp anderthalb Jahre nach der Justizministerkonferenz in Thüringen nicht alle Länder in der Lage sind, einige wenige Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen so zu schulen, dass sie den Betroffenen als Ansprechpartner zur Verfügung stehen. Dabei bekräftigten die Justizministerinnen und Justizminister auf der Konferenz im

Juni 2018 unter Top II.22 die staatliche Pflicht, dafür Sorge zu tragen, dass Opfern von Straftaten und ihren Angehörigen schnell und gezielt Hilfe und Unterstützung zukommt.

Zusammengefasst zeigt sich, dass einige Bundesländer eine Struktur aufgebaut haben, die geeignet erscheint, den Betroffenen tatsächlich zeitnah und effektiv helfen zu können, ihre erweiterten Ansprüche geltend zu machen. Der Gesetzgeber scheint dabei auch davon auszugehen, dass die Betroffenen bei der Vielzahl der Anspruchsgrundlagen und den damit verbundenen Problemen eher nicht in der Lage sein dürften, dies alles allein zu bewältigen. Andernfalls wäre kaum in das reformierte Opferentschädigungsgesetz ein Fallmanager für die Betroffenen eingeführt worden. Fehlender politischer Wille oder schlichtes Unvermögen in einigen Bundesländern lassen befürchten, dass nicht nur die zentralen Strukturen nicht geschaffen werden, sondern auch ein entsprechend fachlich geschulter Fallmanager nicht umgesetzt wird. Insgesamt ist die aktuelle Situation daher so zu bewerten, dass die Opfer nicht nur ungleich behandelt werden, sondern der Zugang zur Hilfe – zumindest bis heute – davon abhängt, wo der Anschlag stattfindet. Die in der Sache positiven Veränderungen sind somit nur partiell geeignet, den Anliegen und Bedürfnissen der Geschädigten nachzukommen. Wie oben dargestellt, hat die Kritik der Betroffenen vielfach andere Ursachen. Allein mit Gesetzesanpassungen, die auch nur für ein Teil der Opfer gelten, ist es aus Betroffenenperspektive eben nicht getan.

Schiffsgröße und Unfallmanagement – internationale und europäische Rechtsentwicklung

Hans-Werner Monsees,
Leitender Polizeidirektor, Leiter Havariekommando, Cuxhaven

Kaum eine andere Branche im maritimen Bereich, vielleicht mit Ausnahme der Offshore Windenergie, hat in den letzten Jahrzehnten einen derartigen Boom erlebt wie die Kreuzfahrt-Touristik. Der Trend scheint darüber hinaus ungebrochen weiter zu gehen. War es vor 30 Jahren noch einer »privilegierten« Gruppe vorbehalten, die Kreuzfahrten weltweit unternommen hat, so ist es mittlerweile sehr vielen Touristen finanziell möglich eine Kreuzfahrt zu buchen. Dazu beigetragen haben die immer größer werdenden Kreuzfahrtschiffe, die in der Lage sind, erheblich mehr Passagiere gleichzeitig aufzunehmen, um somit auch kostengünstiger die Reisen anbieten zu können.

Betrachtet man die Entwicklung bei den deutschen Anlaufhäfen, stellt man fest, dass mittlerweile fast alle Passagierschiffsgrößen auch deutsche Häfen anlaufen.

Anlaufhafen	2018 (ca.)	2019 (ca. erwartet)	bis zu ... gleichzeitig	Quelle
Bremerhaven	112	114	4	Bremerhaven.de
Hamburg	219	209	4	Kreuzfahrtschiffeham- burg.de
Kiel	169	176	4	Portofkiel.com
Travemünde	18	7	1	Kreuzfahrtschiffeham- burg.de
Rostock- Warnemünde	206	199	5	Rostock-port.de
Wismar	9	8	1	Ostsee.de
Saßnitz	5	4	1	Mukran-port.de
Gesamt	738	717		

Einige der beliebtesten Kreuzfahrthäfen melden bereits »Land unter«. Städte wie Dubrovnik, Venedig und Barcelona können die Massen an Touristen schon jetzt nicht mehr aufnehmen und planen bzw. haben bereits Restriktionen eingeführt.

Umfragen zufolge wünschen sich viele Experten, Beteiligte und auch Teile der Bevölkerung, wie auch für die Megacarrier in der Containerschifffahrt, ein Ende dieser Größenentwicklungen bei den Kreuzfahrtschiffen.¹ Dazu trägt sicherlich auch ein verändertes Umwelt- und auch Sicherheitsbewusstsein bei.

Wenn aber schon die Anlaufhäfen mit den Tausenden von Touristen/Passagieren überfordert sind, obwohl an Land in der Regel eine gute Infrastruktur besteht, wie ist es dann um die Sicherheit an Bord dieser Kreuzfahrtriesen bestellt?

Diese Größenentwicklung, ohne ein absehbares Ende in der nahen Zukunft, verursacht neue Problemstellungen bzw. Herausforderungen auch für das Notfallmanagement. Da die Kreuzfahrer nicht nur fern auf den Weltmeeren unterwegs sind, sondern seit geraumer Zeit, mit zunehmender Tendenz, in den Seegebieten der Nord- und Ostsee auch deutsche Häfen anlaufen, gilt es Antworten auf die Herausforderungen zu finden. Das gelingt nur durch eine intensive Auswertung vergangener Havarien und einer ständigen Führung und Aktualisierung eines Lagebildes »Kreuzfahrtschiffe«. Daraus lassen sich Fragestellungen ableiten, die immer darin münden: »Sind wir im Notfallmanagement darauf vorbereitet?«

Die Havarie – Grundberührung – der COSTA CONCORDIA am 13.01.2012 mit den Folgen eines Wassereintrittes führte zu einer Notsituation, für die das Schiff offensichtlich nicht konzipiert und die Besatzung nicht ausreichend vorbereitet war. Das Resultat war ein Totalverlust. 32 Personen der insgesamt 4252 Passagiere an Bord sind zu Tode gekommen. Dass es »nur« 32 Personen waren, war ausschließlich dem Umstand geschuldet, dass die Havarie unmittelbar an der Küste passierte und so relativ kurze Rettungswege bei der Evakuierung zu überwinden waren.

Fast 100 Jahre nach dem Untergang der TITANIC wurde nochmals deutlich, dass durch erhebliche technische Innovationen der Schiffbau eine außerordentliche Entwicklung, auch im Sicherheitsbereich, durchlaufen hat und es trotz allem technologischen Fortschritts und der Ausrüstung der Schiffe mit modernster Sicherheitstechnik immer wieder zu Unfällen kommen kann.

Immer wieder stellt sich die Frage bei der Ursachen- und Unfallermittlung:

Warum haben durchaus erfahrene Schiffsführungen so gehandelt? War es bei der Havarie der COSTA CONCORDIA ein riskantes Fehlverhalten des Kapitäns? Sind die Ursachen bei der Havarie der VIKING SKY vor der norwegischen Küste ausschließlich auf unvorhersehbare technische Probleme zurückzuführen? Beide Faktoren, insbesondere das menschliche Fehlverhalten, werden nicht gänzlich abzustellen sein.

Natürlich spielt dabei auch eine Rolle, dass bei dem Boom in der Kreuzfahrtindustrie immer neue – sprich attraktivere – und manchmal auch riskante und gefährliche Ziele und Passagier gewählt werden – müssen.

¹ Vergleiche Täglicher Hafenbericht (THB) vom 12.08.2019.

Selbst ein gutes Notfallmanagement an Bord gerät schnell an seine Grenzen. Zunächst einmal erschwert oftmals eine heterogene Zusammensetzung der Passagiere und der Besatzung die Maßnahmen. Bei zum Teil zwischen 20 und 40 verschiedenen Nationalitäten und Sprachen an Bord, ist eine in dieser dynamischen Situation zielgerichtete Information der Passagiere und Steuerung ihres Verhaltens nur bedingt möglich. Hinzu kommt, dass darüber hinaus moderne Kreuzfahrtschiffe auch immer mehr geeignet sind, Menschen mit körperlichen Einschränkungen eine Kreuzfahrt zu ermöglichen und nicht zu vergessen, eine Vielzahl von Kindern, die ebenfalls besondere aktive Hilfe und Unterstützung in derartigen Notsituationen benötigen.

Dem gegenüber steht eine gut ausgebildete und für den Schiffsbetrieb (nautisch und technisch) und dem Hotelbetrieb von der Anzahl her ausreichende Besatzung. Betrachtet man diese jedoch genauer, wird man feststellen, dass viele dieser Besatzungsmitglieder eigentlich mehr den Status eines Passagiers haben. Von Animatoren über Barkeeper, Servicekräften, Verkaufspersonal etc. befinden sich viele Personen an Bord deren Berufe nichts mit Seefahrt zu tun haben und lediglich ihrer Arbeit in einem – schwimmenden – Hotel nachgehen. Sie sind zum Teil sehr gering – oft ohne maritimen Hintergrund – geschult und so konzentrieren sich die wesentlichen Kernmaßnahmen im bordeigenen Notfallmanagement auf eine kleine Anzahl der »echten« Besatzungsmitglieder – nautisch/technisch und seemännisch. Diese stehen dann in z. T. chaotischen und dynamischen Notfallsituationen einer Übermacht an Passagieren und anderen Beteiligten gegenüber.

Ist hier das bordbezogene Notfall- und Krisenmanagement für diese Lagen nicht ausreichend trainiert und geübt worden, sind derartige Lagen kaum zu beeinflussen und zu bewältigen. Betrachtet man die Schiffsunfälle der letzten Jahre, wird in diesem Zusammenhang häufig auf den sogenannten menschlichen Faktor als Unfallursache verwiesen. Diese Bewertungen sind allerdings nur teilweise »fachlich« belegt. Das mag sich für die Ursache der Havarie selbst vermutlich annähern, aber gilt das auch für das Notfallmanagement?

Die Befragungen von beteiligten Passagieren, Servicepersonal etc. enden oft zusammenfassend mit: »Es herrschte Chaos. Die Besatzung schien überfordert. Es gab keine Informationen. Es war Panik. Wir fühlten uns allein gelassen.«

Das ist zwar rein subjektiv und nicht analytisch, aber es stellt durchaus treffend zumindest die empfundene Gefühlswelt dar.

Dass der menschliche Faktor durchaus eine Rolle spielt, sei es bei der Verursachung der Havarie aber auch beim Notfallmanagement, steht außer Frage. Handlungen oder Unterlassungen von Personen beeinflussen dieses nachhaltig. Insofern ist es richtig und wichtig, dass diese menschlichen Faktoren heute weiter interdisziplinär erforscht werden, um daraus weitere Schulungs- und Trainingsmaßnahmen zu entwickeln, die zu weiteren Verbesserungen führen können.

Der Fokus der Betrachtung liegt in diesem Aufsatz jedoch nicht auf dem menschlichen Faktor als Unfallursache, sondern auf dem menschlichen Faktor im Bereich des Notfallmanagements.

Hier muss deutlich herausgestellt werden, dass von den Havarien, beginnend mit der TITANIC bis hin zur VIKING SKY, erhebliche Qualitätsfortschritte erreicht worden sind – nicht zuletzt auch beeinflusst durch entsprechende rechtliche Vorgaben für weltweit einheitliche Standards bei der Ausbildung der Seeleute. Flankierend sind sicherlich auch verbesserte Standards durch das Seearbeitsübereinkommen erreicht worden, die die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord nachhaltig positiv beeinflusst haben und im weitesten Sinne auch zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Besatzung beigetragen haben.

SOLAS

Die internationale Schifffahrtsorganisation (IMO – International Maritime Organization) der Vereinten Nationen gibt weltweit Standards für die Sicherheit und den Betrieb von Kreuzfahrtschiffen vor. Einer der wichtigsten ist das SOLAS-Übereinkommen (SOLAS – Safety of Life at Sea), das auf zivilen Schiffen mit mehr als zwölf Passagieren Anwendung findet. Die SOLAS-Bestimmungen wurden erstmals 1914 verabschiedet und seitdem durch vielfache Änderungsverordnungen den Bedürfnissen der modernen (Passagier-) Schifffahrt angepasst. Die darin geltenden Bestimmungen werden insbesondere von allen Mitgliedsstaaten der IMO anerkannt, entsprechend umgesetzt und damit faktisch weltweiter Standard.

Die wichtigsten SOLAS-Bestimmungen in Bezug auf Kreuzfahrten sind:

- Rettungswesten und Platz in einem Rettungsboot für alle Passagiere und Crewmitglieder plus zusätzliche Rettungsflöße für weitere 25 % der Passagiere und Crewmitglieder.
- Innerhalb von 24 Stunden nach Ablegen des Schiffes muss jeder Passagier verpflichtend an einer Seenotrettungsübung teilnehmen. Als Reaktion auf die Havarie der COSTA CONCORDIA haben viele Reedereien die Rettungsübungen vorverlegt, sodass sie entweder noch vor dem Auslaufen des Schiffes oder direkt danach stattfinden.
- Rettungsboote müssen auf allen Schiffen innerhalb von 30 Minuten nach dem Signal zum Verlassen des Schiffes Passagiere aufnehmen und zu Wasser gelassen werden können.
- Seit 2002 wird schon bei der Konstruktion von neuen Schiffen eine Evakuierung des ganzen Schiffes innerhalb von 80 Minuten angestrebt.

International Safety Management Code (ISM-Code)

Der International Safety Management Code, der Teil des SOLAS-Kapitel 4 ist, schreibt Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes verbindlich fest, indem die Reeder dazu verpflichtet werden, sich auf Notfallsituationen vorzubereiten, sichere Verfahrensweisen für den Schiffsbetrieb einzuführen, die Sicherheit am Arbeitsplatz zu gewährleisten und Risiken für Schiffspersonal und Umwelt zu identifizieren, zu bewerten und daraus Sicherheitsmaßnahmen zu ergreifen. Der ISM-Code fordert unter anderem zur regelmäßigen Schulung der Besatzung, entsprechend ihrer Rolle an Bord, auf.

Der International Safety Management (ISM) Code, der seit Mitte der neunziger Jahre die Zuständigkeiten von Schiff und Landbetrieb (Reederei) regelt, ist ein weiterer deutlicher Qualitätsschritt. Gerade der ISM-Code hat sich zu einem wichtigen und verbindlichen Instrument für das Notfallmanagement an Bord entwickelt.

STCW Übereinkommen

Das Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten in der jeweils geltenden Fassung (STCW-Übereinkommen) ist eine UN-Konvention, die 1978 durch die International Maritime Organization (IMO) entstand. Es soll international vergleichbare Standards

- für die Aus- und Fortbildung
- die Erteilung von Bescheinigungen für Seeleute und
- den Wachdienst von Seeleuten schaffen.

Das STCW Übereinkommen gilt auch für Schiffe aus Flaggenstaaten, die das STCW-Übereinkommen nicht ratifiziert haben, sofern sie den Hafen eines Vertragsstaates anlaufen.

Im Kapitel V sind die besonderen Ausbildungsanforderungen für das Personal auf bestimmten Schiffstypen geregelt. In der Regel V/2 speziell für die Fahrgastschiffe.

Einschätzung

Weitestgehend unproblematisch erscheint die Umsetzung entsprechender technischer und baulicher Sicherheitsmaßnahmen für die Sicherheit und den Betrieb von Kreuzfahrtschiffen.

Bei den Trainings- und Schulungsmaßnahmen an Bord und an Land scheint es aber noch Optimierungsmöglichkeiten zu geben.

Nach der Havarie der COSTA CONCORDIA und im Rahmen der Aufarbeitung dieser Havarie kam es zu einer erheblichen Sensibilisierung von Kreuzfahrtsreisenden, deren Blick auf einmal geschärft wurde, weg von der unbeschwerten Urlaubsreise hin zu »Wie sicher bin ich eigentlich an Bord?«.

In der Folgezeit nach der Havarie der COSTA CONCORDIA erreichten das Havariekommando zahlreiche Fragen und Anregungen zu dem Themenkomplex »Sicherheit an Bord und Einweisung« bzw. »Schulung von Sicherheitsmaßnahmen vor und während der Reise«. Es wurde zum Teil von eklatanten Mängeln berichtet, die mit Vorsicht zu betrachten sind, da die Havarie der COSTA CONCORDIA auch zu einer, zum Teil, Übersensibilisierung geführt hat. Allerdings war festzustellen, dass die Vorschriften aus SOLAS hinsichtlich der durchzuführenden Seenotrettungsübungen, teilweise auch nach der Havarie der COSTA CONCORDIA, nicht durchgängig auf Kreuzfahrern umgesetzt worden waren. Das hat sich die weiteren Jahre deutlich verbessert, da durch die Passagiere selbst dieses »Recht« auf Seenotrettungsübungen eingefordert wurde. Ein wichtiger Paradigmenwechsel einhergehend mit der Sensibilisierung war dabei, dass in früheren Zeiten diese Seenotrettungsübungen mit der angelegten Rettungsweste eher ein beliebtes Fotomotiv gewesen

ist als ein ernsthaftes Thema, das Leben retten kann. Was von den Besatzungen zu den Sicherheitsmaßnahmen und dem Verhalten im Notfall dargestellt wurde, fand kaum Beachtung. Wir erleben noch heute eine ähnliche Verhaltensweise der Passagiere, wenn bei Urlaubsflügen die Kabinencrew die Sicherheitsanweisung durchführt. Schaut man sich die Passagiere an, stellt man fest, dass kaum noch jemand den Sicherheitseinweisungen die gewünschte Beachtung schenkt. Das hat sich in der Passagierschiffahrt deutlich geändert.

Auch wenn es noch vereinzelt zu »Meldungen« an das Havariekommando kommt, dass nach Ansicht einzelner Passagiere die Seenotrettungsübung gar nicht oder nur mangelhaft stattgefunden hat, ist hier doch ein deutlich höheres Bewusstsein der Schiffsführungen und Reedereien für die Umsetzung dieser Bestimmungen erkennbar. In Umsetzung des ISM-Code an Bord ist auch hier festzustellen, dass deutliche Anstrengungen vorgenommen worden sind, indem Notfallsituationen besprochen und auch trainiert werden – wenn die Zeit es zulässt.

Doch wie sieht es in der Landorganisation – sprich Reederei – aus?

Im Fokus der Reedereien steht selbstverständlich die Sicherheit an Bord!

Allerdings auch die reibungslose Durchführung der Reisen zur Zufriedenheit der Passagiere unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten und unter dem Gesichtspunkt der Reputation der Reederei. Dieser Fokus ist verständlich und nachvollziehbar.

Die Beschäftigten einer Reederei lösen während einer Kreuzfahrt viele kleine und große »Notfälle« in erster Linie rund um das Wohl der Passagiere und des Schiffes. Es ist dennoch zu konstatieren, dass die Vorbereitung auf Notfallsituationen und das regelmäßige Trainieren ein gewisses Verbesserungspotenzial bergen. Derartige Übungen auszuarbeiten, passend für das jeweilige Notfallmanagement der Reederei, Prozesse zu beschreiben, zu dokumentieren und zu üben, ist sehr aufwendig.

Diese konzeptionelle Arbeit kann nicht »nebenbei« geleistet werden, sondern erfordert entsprechende Personal- und Sachressourcen.

Zur weiteren Optimierung halten die großen Reedereien mittlerweile eigene Fleet Operation-Center vor. In diesen rund um die Uhr mit Nautikern besetzten Überwachungszentralen werden neben der Reiseoptimierung auch die Unterstützungsleistungen während einer möglichen Havarie gesteuert.

Wie sieht es mit der staatlichen Notfallvorsorge aus, wenn immer mehr und größere Kreuzfahrtschiffe auch deutsche Häfen anlaufen?

Vorweggestellt werden muss:

Keine staatliche Einsatzorganisation kann sich auf alles vorbereiten.

Gerne werden von selbst ernannten Experten sogenannte »Worst-Case-Szenarien«, deren Eintrittswahrscheinlichkeit minimal bis unrealistisch ist, beschrieben, um dann festzustellen, dass die zuständigen Einsatzbehörden darauf nicht ausreichend vorbereitet sind. Oftmals werden damit auch Forderungen verbunden, die finanziell nicht darstellbar sind.

Organisation der Maritimen Notfallvorsorge

Das Havariekommando – als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der fünf Küstenländer – gewährleistet ein einheitliches Notfallmanagement auf Nord- und Ostsee. Die Zuständigkeiten des Havariekommandos (HK) leiten sich aus der sog. Havariekommando-Vereinbarung (HKV) ab. Nach der HKV liegt eine komplexe Schadenslage vor, wenn eine Vielzahl von Menschenleben, Sachgüter von bedeutendem Wert, die Umwelt oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gefährdet sind oder eine Störung dieser Schutzgüter bereits eingetreten ist und zur Beseitigung dieser Gefahrenlage die Mittel und Kräfte des täglichen Dienstes nicht ausreichen oder eine einheitliche Führung mehrerer Aufgabenträger erforderlich ist. Das wird bei einer Havarie eines Kreuzfahrtschiffes grundsätzlich immer der Fall sein.

Unfälle auf See unterhalb der komplexen Schadenslage, liegen in der Zuständigkeit der originären Behörden und Institutionen wie der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) etc. Der Bund hat die Aufgabe des Seenotrettungsdienstes nach den nationalen und internationalen Regelungen der DGzRS übertragen. So führt, leitet und koordiniert die DGzRS den Such- und Rettungsdienst unterhalb einer komplexen Schadenslage. Der Abtransport eines Schwerkranken oder Schwerverletzten von Bord eines Passagierschiffes sowie die Veranlassung sofortiger medizinischer Hilfe gehört zu den Aufgaben des täglichen Dienstes der DGzRS und wird dort professionell wahrgenommen.

Bei einer Vielzahl von Verletzten (und Erkrankten) oder bei Maßnahmen hinsichtlich einer möglichen Evakuierung eines Kreuzfahrtschiffes übernimmt das Havariekommando die Einsatzleitung. Maßnahmen, die bis zur Übernahme z. B. in der Zuständigkeit der DGzRS lagen, werden dann weiterhin als Einsatzabschnitt von der DGzRS unter der Gesamteinsatzleitung des Havariekommandos fortgeführt. Maßnahmen hinsichtlich einer möglichen Evakuierung eines Kreuzfahrtschiffes sind abhängig von der jeweiligen Lageeinschätzung.

Stellt der Havarist eine sichere Plattform dar, ist einsatztaktisch von einer Evakuierung abzusehen, da diese weitere Gefahren für Passagiere und Besatzung mit sich bringt und ein zusätzliches Risiko birgt.

Zur Einschätzung der Lage, inwieweit der Havarist noch eine sichere Plattform ist oder evakuiert werden muss, muss Nachfolgendes bewertet werden:

- die Gefahr eines drohenden Sinkens oder Kentern des Havaristen
- ein ausgedehnter Brand auf dem Havaristen
- ein eventueller Gefahrgutaustritt.</LB>

Bei der Havarie des unter norwegischer Flagge fahrenden Kreuzfahrtschiffes VIKING SKY wurde das Schiff seitens der norwegischen Einsatzkräfte nicht mehr als sichere Plattform bewertet. Die VIKING SKY befand sich mit 1373 Menschen auf der Fahrt vor der norwegischen Küste in einem schwierigen Seegebiet mit vielen Untiefen und in schwerer See, als die Maschine ausfiel und das Schiff dadurch manövrierunfähig wurde. Durch die unkontrollierten Bewegungen des Schiffes kam es zu einer Vielzahl von leicht bis schwerstverletzten Personen an Bord.

Aufgrund der drohenden Strandung des Schiffes entschieden sich die zuständigen Behörden für eine Evakuierung per Helikopter. Die Evakuierung mit den wenigen zur Verfügung stehenden Maschinen (max. 15 Personen Aufnahmekapazität pro Hubschrauber) war nur per Aufwischverfahren möglich und verlief daher sehr langsam.

Während der Zeit der Reparatur und dem Neustart der Maschinenanlage lag das Schiff vor Anker. Innerhalb der ca. 18 Stunden wurden 479 Personen von 4 zur Verfügung stehenden Helikoptern evakuiert. An der Havarie der VIKING SKY wird ersichtlich, dass die Evakuierung durch Helikopter daher nur eine unterstützende Maßnahme sein kann.

Evakuierung

Für die Abarbeitung einer möglichen Evakuierung durch das HK stehen verschiedene staatliche und nicht-staatliche Führungs- und Einsatzmittel (FEM) zur Verfügung.

Eine der wesentlichsten Empfehlungen aus dem Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Seefalluntersuchung (BSU) zum Brand auf dem Ro-Ro Fahrgastschiff LISCO GLORIA am 08.10.10 nordwestlich von Fehmarn, bei dem 235 Personen erfolgreich evakuiert wurden, an das Bundesministerium für Verkehr war, dass für derartige Einsatzsituationen planbare (sofort verfügbare) Hubschrauberkapazitäten ausreichend zu Verfügung stehen müssen.

Diese Empfehlung wurde seitens des Bundes dahin gehend umgesetzt, dass inzwischen von der Bundespolizei betriebene Helikopter für die maritime Notfallvorsorge (sogenannte MNV-Helikopter) vorgehalten werden. Zusätzliche Helikopterkapazitäten, die über weitere Vereinbarungen im Schadensfall eingesetzt werden können, sind SAR-Helikopter der Deutschen Marine sowie weitere Helikopter der Bundespolizei und der Deutschen Marine. Zusätzlich können die Helikopter privater Betreiber heran gezogen werden.

Weitere Einsatzmittel, die bei einer Evakuierung zur Verfügung stehen, sind die Schiffe der verschiedenen maritimen Behörden wie der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), Bundespolizei, Zoll, Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung, Wasserschutzpolizei, Deutsche Marine und DGzRS. Auch Handelsschiffe oder sogenannte Crew Transfer Vessels (CTV's) privater Windpark Betreiber, diese können hinsichtlich einer Evakuierung unterstützend eingesetzt werden.

Für die Versorgung verletzter Personen stehen auf den Mehrzweckschiffen des Bundes, Behandlungs- und Aufenthaltsräume und Unterbringungsmöglichkeiten zur Verfügung. Zusätzlich können auf diesen Schiffen über längere Zeiträume Einsatzkräfte des Havariekommandos an Bord zur Unterstützung untergebracht und versorgt werden.

Mögliche manövrierunfähige Havaristen, wie am Beispiel VIKING SKY beschrieben, richten sich generell quer zum Wind bzw. zu den Wellen aus. In schwerer See treten hier zusätzliche Probleme und Risiken auf, die einen Abtransport von Personen zusätzlich erschweren bzw. unmöglich machen können. Bei einer Evakuierung mittels Schiffen stellen die Rollbewegungen (seitliche Bewegungen) des Havaristen

sowie des Hilfsschiffes das größte Risiko bei der Evakuierung der Passagiere und der Crew dar. Ebenso ist das Aufwischen von Personen von freien Oberdecks mit großen Gefahren verbunden.

Stellt der Havarist eine sichere Plattform dar, ist auf eine Evakuierung generell zu verzichten.

Notschleppkonzept

Im Fall eines im deutschen Zuständigkeitsbereich auf See treibenden Kreuzfahrtschiffes würde das Notschleppkonzept greifen. In der Nordsee werden drei und in der Ostsee fünf von der WSV betriebene bzw. gecharterte Notschlepper 24/7/365 vorgehalten. Ihr Auftrag ist es, im Rahmen der Gefahrenabwehr, einen treibenden Havaristen auf zu stoppen bzw. auf Position sicher zu halten, um eine drohende Strandung abzuwenden. Gleichzeitig wird der Havarist – sofern möglich – in den Wind gedreht, um die Rollbewegungen zu reduzieren. Für die Unterstützung der Besatzung eines treibenden Havaristen werden zum Herstellen einer Notschleppverbindung drei sogenannte Towing-Assistance-Teams (früher: Boarding Team) vorgehalten. Sie können u. a. mittels Helikopter auf einem Havaristen abgesetzt werden. Eines der wesentlichsten Qualitätsmerkmale des Notschleppkonzeptes ist es, dass ein Havarist auch bei Sturm (Windstärken ab 8 Beaufort) innerhalb von maximal zwei Stunden von mindestens einem der Notschlepper erreicht wird.

Brandbekämpfung und Verletztenversorgung (einschl. Versorgung Kranker)

Die durchzuführenden Maßnahmen und die einzusetzenden Kräfte bei einer Vielzahl von Verletzten (MANV)² oder Erkrankter (MANE)³ während einer komplexen Schadenslage auf See sind u. a. Inhalt des Fachkonzeptes für die Schiffsbrandbekämpfung und die Verletztenversorgung auf See.

Für diese Aufgabe werden an Nord- und Ostsee Brandbekämpfungseinheiten (BBE) und Verletzten-Versorgungsteams (VVT) vorgehalten. Des Weiteren werden sogenannte Offshore Notfall Reaktions Teams (ONRT) vorgehalten, die auf spezielle Rettung aus Höhen und Tiefen und der seilgestützten Schiffsbrandbekämpfung spezialisiert sind.

Diese einheitlich ausgebildeten und ausgerüsteten Einheiten werden im Einsatzfall von ihrem Standort aus per Helikopter zum Einsatzort/Havaristen verbracht. Die Einsatztaktik ist grundsätzlich darauf ausgelegt, dass die Teams, die an Bord eines Havaristen eingesetzt werden, autark arbeiten können. Ziel der Teams ist es u. a., dass der Havarist als sichere Plattform erhalten bleibt.

Maritime Psychosoziale Notfallversorgung (marPSNV)

Havarien von Kreuzfahrtschiffen, aber auch andere Komplexe Schadenslagen, stellen für alle Beteiligten (Passagiere, Besatzung und Einsatzkräfte) außergewöhnliche

2 Massenansturm von Verletzten.

3 Massenansturm von Erkrankten.

Belastungen dar. Um die betroffenen Personen, sowohl während des Einsatzes als auch danach, zu betreuen, wurde vom HK in Zusammenarbeit mit der Evangelischen Militärseelsorge (Deutsche Marine) und der Deutschen Seemannsmission die maritime Psychosoziale Notfallversorgung (marPSNV) aufgebaut. Die freiwilligen PSNV-Mitarbeiter sind entsprechend der Aufgabe vom Havariekommando vorbereitet und in die Rufbereitschaft eingebunden.

Bewertung:

Mit der vg. Organisation und den bestehenden Strukturen der MNV kann jederzeit 24/7/365 innerhalb von unter einer Stunde auf Notfallsituationen reagiert werden.

Wie bereits erwähnt richtet sich diese Vorsorge nicht an »Worst-Case-Szenarien« aus.

Sie ist aber eine beachtliche Vorsorge – auch im internationalen Vergleich –, deren Strukturen und Fähigkeiten mehr als eine gute Basis bieten, um auch auf eskalierende Einsatzenwicklungen reagieren bzw. einwirken zu können.

Es kann jedoch aus den Erfahrungen abgeleitet werden, dass im Notfallmanagement im Zusammenwirken mit den Reedereien Optimierungspotenziale bestehen.

Optimierungspotenzial – Fähigkeiten

Bei einer Kollision zwischen einem Passagierschiff und einem beliebigen anderen seegehenden Fahrzeug ist ein denkbares Szenario, dass z. B. aufgrund von Wassereintrich das Passagierschiff vollständig oder teilweise sinkt. Dann wird es zwangsläufig zu einer größeren Anzahl an vermissten Personen innerhalb des Schiffskörpers kommen, welche möglicherweise in sogenannten »Air-Pockets« überleben konnten und innerhalb der Wassersäule unverzüglich evakuiert werden müssen.

Die Anforderungen an einem dann notwendigen Einsatz von Tauchern sind sehr komplex. Im Hinblick auf die angenommenen Wassertiefen in Nord- und Ostsee ist ein luftversorgter (surface air supply) Taucheinsatz mit einer Umbilical-Länge von 100 m sowie einem vorhanden Bail-Out-System zur Eigenrettung in einem leicht durch Marine Gasöl (MGO) kontaminierten Milieu anzunehmen. Die kabelgestützte Kommunikation zu den einzelnen Tauchkräften ist sicherzustellen. Ein zusätzliches Positionierungssystem des jeweiligen Tauchers wäre wünschenswert. Notwendig sind für einen derartigen Unterwassereinsatz (Surface Air Supply) mindestens zwei Tauchgruppen zu je drei Personen über einen Zeitraum von initial 24 Stunden. Dieser Zeitraum ist angemessen, um die nationalen Tauchgruppen durch behördliche ausländische Tauchgruppen im Rahmen der internationalen Unterstützung oder durch zusätzliche Einsatzkräfte privater Tauchfirmen aufzustocken.

Die dafür erforderliche Logistik umfasst Helikopter, intensiv-medizinische Druckkammern, mobile Container-Druckkammern, geeignete Einsatzplattformen für die Taucheinsätze, vielfältige Spezialausrüstung sowie eine technische Versorgung bis hin zur Personenversorgung.

Das taktisch operative Vorgehen wäre (unvollständig):

- Lageerkundung und Risikobewertung durch den Teamleiter Tauchkräfte
- Einsatz von ROVs (Unterwasserroboter) für die erweiterte Lageerkundung
- Etablierung von Seilstrecken im Havaristen zur Evakuierung der Patienten (ggf. First Response – Fähigkeit seilgestützte Rettung)
- Öffnen von Zugängen; mechanisch, hydraulisch oder über »cold cut« Verfahren
- Aufbau einer elektrischen Versorgung, Beleuchtungsstrecke im Havaristen
- Aufbau einer Kommunikationsstrecke zu den Patienten im Havaristen
- Anlegen von Tauchanzügen mit luftversorgter Maske sowie Westen zum Austarieren des Patienten für den Abtransport unter Wasser
- Zuführen von medizinischen Personal (Medical Response Teams inkl. medizinischer Ausrüstung für die Patienten/bzw. zum Patienten)
- Aufbau einer Dekontaminationsstrecke für Taucheinsatzkräfte auf den sicheren Plattformen
- PSNV für Patienten und Einsatzkräfte

Um auf Einsätze dieser Art in einer Grundstruktur vorbereitet zu sein, bedarf es nicht unerheblicher konzeptioneller Vorarbeit, von der Bestandsaufnahme bis zum Einsatzkonzept. Bisher gibt es das nicht. Auch international hat sich noch kein Staat in Europa dieser Herausforderung gestellt.

Zusammenfassung:

Havarien mit Kreuzfahrtschiffen der bekannten Größenordnungen mit tausenden von Passagieren und Besatzungsmitgliedern aber auch schon deutlicher weniger, stellen auch zukünftig eine erhebliche Herausforderung für das Notfallmanagement dar.

Es kann nur gemeinsam im Zusammenwirken aller Beteiligten auf staatlicher und privater Seite erfolgreich sein. Die Grundlagen muss jedoch jeder der Beteiligten in der Reederei, an Bord und auf staatlicher Seite selbst legen. Das erfordert auf allen Seiten transparente Konzeptionen und ein entsprechendes Handeln.

Ein Optimierungspotenzial ist die intensive gemeinsame Planung, z. B. durch für Staat und Private verpflichtende gemeinsame Übungen des landseitigen Notfallmanagements, um die Gemengelage von staatlicher Gefahrenabwehr, Reedereiinteressen und dem öffentlichen und medialem Interesse und der Erwartungshaltung gerecht zu werden.

Staatlicherseits besteht Handlungsbedarf bei der Hilfeleistung eingeschlossener Personen, insbesondere im Zusammenhang mit Tauchereinsätzen.

Hier ist ein Fachkonzept unter Einbeziehung sämtlicher staatlicher und privater Expertisen und Ressourcen zu erstellen. Da bisher wenige Erfahrungen in diesen Einsatzsituationen vorliegen, kann von einer kurzfristigen Konzepterstellung nicht ausgegangen werden.

Verkehrssicherungspflichten des Reiseveranstalters

**Silvia Schattenkirchner,
Rechtsanwältin, ADAC e.V., München**

Einleitung

»Vor Gericht und auf hoher See sind wir allein in Gottes Hand«, dieser Spruch steht auch heute noch dafür, dass der Mensch auf diesen beiden Terrains hoffnungslos seinem Schicksal ergeben ist. Vor Gericht mag dies weiterhin zutreffen, auf hoher See hat sich das inzwischen geändert, hier nehmen die Reiseveranstalter das Schicksal in die Hand und schicken heutzutage Millionen von Kunden auf »unsinkbaren« Giganten über die Weltmeere.

Aktuelle Entwicklungen

Die Kreuzfahrtbranche boomt, waren 2009 noch knapp 18 Millionen Kreuzfahrer weltweit unterwegs, sind es inzwischen 28,5 Millionen¹ Urlauber. Der Trend geht weiterhin nach oben, die Branche ist nach wie vor auf Wachstum ausgerichtet. Der Verband der Kreuzfahrtindustrie, CLIA, rechnet bis 2030 mit sechs Millionen deutschen Kreuzfahrern, 2018 waren es noch 2,2 Millionen.

Dementsprechend werden auch die Schiffe immer größer. 2500 Passagiere pro Schiff sind heute schon nichts Besonderes mehr, mittlerweile gibt es schwimmende Städte, die 4000 oder sogar 6000 und mehr Passagiere beherbergen.

An Bord herrschen paradiesische Zustände: Essen, Trinken, Unterhaltung, Sport, Kinderbetreuung, man könnte fast vergessen, dass eine Seefahrt früher eigentlich ein Abenteuer war. Und genau hierin liegt das Trügerische, denn die Gefahren der Meere und natürlich auch von Menschenhand verursachte Gefahren sind weiterhin präsent.

Bekannte Havarien und Unfälle

Man muss nicht immer Titanic und Costa Concordia nennen, auch in jüngster Vergangenheit hat es wiederkehrend Schlagzeilen zu Havarien oder Unfällen auf Kreuzfahrtschiffen gegeben. Sei es, dass Menschen über Bord gegangen sind, der prominenteste Fall ist hier wohl Daniel Küblböck, der 2018 vermutlich aufgrund einer psychischen Ausnahmesituation von Bord sprang/stürzte. Oder der tragische Vorfall

1 Der Spiegel, Nr. 33 v. 10.8.2019 »Balkonien auf hoher See«.

auf einem amerikanischen Kreuzfahrtschiff im Juli 2019, bei dem ein Kleinkind aus dem Fenster fiel, weil im Kinderbereich im elften Stock des Schiffes ein Fenster offenstand. Der Großvater hatte seine Enkelin im elften Stock auf ein Holzgeländer gestellt, um sie spielerisch gegen das Fensterglas schlagen zu lassen. Dabei hatte er das geöffnete Fenster vermutlich nicht bemerkt.

Ein großes Ereignis in den Schlagzeilen war im März 2019 die Havarie des norwegischen Kreuzfahrtschiffes Viking Sky. Bei einer Windstärke von 38 Knoten, das sind fast 70 km pro Stunde, war das Schiff wegen Ausfall der Antriebsmotoren in einem gefährlichen Küstenabschnitt nahe der norwegischen Westküste in Seenot geraten und trieb manövrierunfähig auf das Ufer zu. Es bestand die Gefahr, dass das Schiff auf ein Riff aufläuft oder mit einer der vielen kleinen vorgelagerten Inseln kollidiert. An Bord befanden sich 915 Passagiere und 458 Besatzungsmitglieder. Ein Teil der Passagiere wurde (einzeln) mit dem Hubschrauber evakuiert, andere Passagiere verbrachten die Nacht mit Rettungswesten in den Gemeinschaftsräumen, ihre Kabinen hatten sie verlassen müssen. Am nächsten Tag konnte das Schiff mit eigener Kraft den nächsten Hafen anlaufen. Passagiere berichteten, dass im Restaurant die Teller von den Tischen flogen und Menschen stürzten. Sessel, Tische und Pflanzen seien verrutscht. Ein Fenster sei zu Bruch gegangen und Wasser ins Schiffsinne geschwappt. Gelobt wurde aber auch die Besatzung, die einen »tollen Job« gemacht und dafür gesorgt habe, dass alle ruhig blieben und gut versorgt waren. Der Vorfall mit der Viking Sky ist also gerade noch mal gut gegangen. Dennoch mag man sich nicht vorstellen, welche Ängste die Passagiere ausgestanden haben und wie die Stimmung an Bord war. Dies auch vor dem Hintergrund, dass viele ältere Menschen sich für diese komfortable und barrierefreie Art des Reisens entscheiden. Gerade für dieses Klientel kann ein solches Ereignis – auch wenn es insgesamt glücklich endet – eine Belastung bis an die äußerste Grenze werden.

Und hier kommt der Reiseveranstalter bzw. der Beförderer ins Spiel. Welche Sicherheit kann er den Kreuzfahrern realistischerweise versprechen? Welche Verantwortlichkeit trifft ihn? Wo beginnt das allgemeine Lebensrisiko?

Haftungsgrundlagen im (Kreuzfahrt-) Schiffsverkehr

Die Haftungsgrundlagen finden sich zum einen im Pauschalreiserecht, zum anderen im Athener Übereinkommen. Aus dem Pauschalreiserecht ergeben sich für den Reiseveranstalter neben den regulären Gewährleistungspflichten im Fall der nichtordnungsgemäßen Erbringung der Reiseleistung auch Schadensersatzpflichten, nämlich dann, wenn er seine Verkehrssicherungspflichten verletzt (§§ 823, 831 BGB).

Zu den Verkehrssicherungspflichten gehören zum einen allgemeine regelmäßige Kontrollpflichten hinsichtlich des Schiffes, welche er durch Zertifikate der Schiffsverkehrsbehörden nachweisen kann, zum anderen hat er das Schiff ständig auf schwere Mängel zu untersuchen, die sich bei einer stichprobenartigen Sichtkontrolle offenbaren. Selbstverständlich ergeben sich aus dem Reisevertrag als Nebenpflicht auch Sorgfalts- und Schutzpflichten um den Reisenden vor einer Körperverletzung oder einer Beschädigung seines Gepäcks zu bewahren. Dazu gehört, dass der Reiseveranstalter

auf Gefahrenstellen hinweist und die öffentlich-rechtlichen Schutzvorschriften beachtet, z.B. die Schiffssicherheitsvorschriften, deren wichtigste SOLAS 74² ist.

Daneben gelten für den Reiseveranstalter als »vertraglichen Beförderer« über die pauschalreiserechtlichen Vorschriften 651p Absatz 2 i.V.m. § 651n BGB die Haftungsregelungen des Athener Übereinkommens in seiner Fassung aus 2002. Daraus haftet er verschuldensunabhängig bei einem Schifffahrtsereignis (Schiffbruch, Kentern, Zusammenstoß oder Strandung des Schiffes, Explosion, Feuer oder Mangel des Schiffes) im Fall des Todes oder der Körperverletzung eines Reisenden bis zu einer Höhe von 250.000 SZR (Sonderziehungsrechte, Stand 23.8.2019 1 SZR = 1,24 Euro) im Fall der Gepäckbeschädigung oder des Verlustes bis zu einer Höhe von 2.250 SZR bei Kabinengepäck, 3.375 SZR bei Wertsachen (z.B. der Rolex-Uhr) und 12.700 SZR bei Fahrzeugen. Unter einem »Mangel des Schiffes« i.S.d. AÜ versteht man nach Art. 3 Abs. 5c AÜ jede Funktionsstörung, jedes Versagen bzw. jede Nichteinhaltung der geltenden Sicherheitsbestimmungen in Bezug auf sämtliche Teile des Schiffes oder seiner Ausrüstung, die zur Rettung, Evakuierung, Ein- und Ausschiffung der Reisenden bzw. für den Antrieb, die Steuerung, das sichere Navigieren, das Anlegen, das Ankerlegen, das Anlaufen oder Verlassen des Liege- bzw. Ankerplatzes oder für die Lecksicherung nach Wassereintritt bzw. für das Aussetzen von Lebensrettungsgeräten verwendet wird.

Eine Haftung des Beförderers besteht nicht bei Kriegshandlungen, Feindseligkeiten, Bürgerkrieg, Aufstand, Terroranschlägen oder außergewöhnlichen, unvermeidlichen und unabwendbaren Naturereignissen. Sollte das Kreuzfahrtschiff also z.B. während der Einfahrt in die norwegischen Fjorde aufgrund der Permafrostproblematik (als Folge des Klimawandels drohen ganze Hänge in die Fjorde abzurutschen) von einem Tsunami erfasst werden, wäre der Veranstalter nicht mehr in der Verantwortung – was jedoch im Ernstfall keinen der Betroffenen mehr interessieren dürfte.

Verkehrssicherungspflicht des Reiseveranstalters

Die sich für ihn aus den genannten Vorschriften ergebenden Haftungsrisiken versucht jeder Reiseveranstalter zu minimieren, indem er seinen Verkehrssicherungspflichten akribisch nachkommt.

Denn nach ständiger Rechtsprechung³ ist »derjenige, der eine Gefahrenlage – gleich welcher Art – schafft, grundsätzlich verpflichtet, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer möglichst zu verhindern. Die rechtlich gebotene Verkehrssicherung umfasst diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schäden zu bewahren.

Die konkret notwendigen Sicherungsmaßnahmen werden jedoch generell durch dasjenige begrenzt, was dem Pflichtigen wirtschaftlich zumutbar ist. Dies beinhaltet

2 Internationales Übereinkommen zum Schutz menschlichen Lebens auf See vom 1.11.1974 idF der Protokolle von 1978 und 1988.

3 U.a. BGH NJW 2014, 2104.

vor allem eine Absage an überzogene Sicherheitserwartungen im Sinne einer praktisch unerreichbaren Gefährlosigkeit nun einmal zwangsläufig gefährlicher Alltagssituationen wie etwa im Straßenverkehr oder bei Freizeit- und Sportanlagen. Im praktischen Ergebnis gilt daher: Je größer die Eintrittswahrscheinlichkeit und das zu erwartende Ausmaß des drohenden Schadens sind, desto eher ist dem Verkehrssicherungspflichtigen eine erforderliche Maßnahme auch noch zuzumuten⁴.

Von großer Bedeutung für die Verkehrssicherung von Kreuzfahrtschiffen ist die Beachtung der Vorschriften zur Schiffssicherheit sowie die Instruktion der Passagiere, insbesondere in Form der Seenotrettungsübung. Darüber hinaus ist der Veranstalter gefordert, Gefahrensituationen für seine Passagiere zu vermeiden, insbesondere durch Warnhinweise (Rutschgefahr!), ausreichende Hygienemaßnahmen (Desinfektion) sowie die Vermeidung von Gefahrensituationen wie z.B. ausreichender Sicherung von beweglichen Gegenständen auf dem Schiff bzw. rechtzeitiger Sperrung z.B. des Pools oder der Wasserrutschen bei starkem Seegang.

Die Verkehrssicherungspflicht des Veranstalters ist einer der häufigsten Streitpunkte nicht nur bei Kreuzfahrten, sondern ganz allgemein bei Pauschalreisen. Bei Kreuzfahrten liegt jedoch die besondere Herausforderung darin, dass der vom Veranstalter zu sichernde Freizeit- und Vergnügungspark schwimmt, also Schiffsbewegung und Schwerkraft eine erhöhte Gefährlichkeit begründen.

Seine Grenze findet die Verantwortlichkeit des Reiseveranstalters jedoch dort, wo das allgemeine Lebensrisiko des Reisenden und damit auch die Eigenverantwortlichkeit beginnt bzw. wo der gesunde Menschenverstand den Reisenden vor Schaden bewahren sollte. So ist bei einer Schiffspassage zu beachten, dass Witterungseinflüsse wie starker Wellengang, starke Schiffsbewegungen, schiffstypische Geräusche und Vibrationen wie durch einen Anker zum natürlichen Lebensrisiko gehören und daher keinen Mangel begründen⁵. Ebenso wird es dem Veranstalter nicht möglich und auch wirtschaftlich nicht zumutbar sein, jede Gefahr für den Reisenden zu vermeiden, z.B. indem er die Freidecks unüberwindbar umzäunt, um so zu verhindern, dass ein Passagier in Selbstmordabsicht oder unter dem Einfluss von Alkohol und Drogen über Bord geht.

Verletzung der Verkehrssicherungspflicht

1. Unfälle an Bord

Die häufigsten Streitigkeiten bewegen sich bisher im Rahmen von kleineren Verletzungen, verursacht durch Ausrutschen oder Stolpern. Überwiegend haben die Gerichte hier bisher zugunsten der Veranstalter entschieden, in anderen Fällen dürfte es zu einer außergerichtlichen Einigung gekommen sein.

⁴ Förster, JA 2017, 721.

⁵ Führich/Staudinger, Reiserecht, 8. Aufl., § 46 Rn. 47.

a) Rutschgefahren

Der klassische Ausrutscher in einer Wasserlache im Poolbereich eines Kreuzfahrtschiffes gehört z.B. nach Ansicht des AG Rostock zum »allgemeinen Lebensrisiko«, es muss nicht extra ein Warnschild aufgestellt werden. Denn eine Verkehrssicherung, die jeden Unfall ausschließt, sei nicht erreichbar. Der Pflichtige müsse deshalb nicht für alle denkbaren entfernten Möglichkeiten eines Schadenseintritts Vorsorge treffen. Es genügen diejenigen Vorkehrungen, die nach den konkreten Umständen zur Beseitigung der Gefahr erforderlich und zumutbar sind. Der Dritte ist nur vor den Gefahren zu schützen, die er selbst, ausgehend von der sich ihm konkret darbietenden Situation bei Anwendung der von ihm in dieser Situation zu erwartenden Sorgfalt erfahrungsgemäß nicht oder nicht rechtzeitig erkennen oder vermeiden kann, nicht auch vor Gefahren, die jedem vor Augen stehen und vor denen er sich ohne Weiteres selbst schützen kann⁶.

Anders sah dies jedoch das LG Frankfurt⁷ bei einem Ausrutscher außerhalb des Poolbereichs. Ursache war eine nicht gekennzeichnete feuchte Stelle aufgrund von Reinigungs-/Desinfektionsarbeiten. Derartige Beeinträchtigungen infolge von Sicherheitsdefiziten fallen in den Verantwortungsbereich des Reiseveranstalters. Ebenso sprach das LG Frankfurt⁸ einer Passagierin wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht ein Schmerzensgeld (4.000 Euro) zu, die auf einem im Toilettenbereich liegenden Edelstahlrost ausgerutscht war.

b) Schiffsbewegung als Unfallursache

Ähnlich urteilte das LG Bremen⁹, als ein 87-jähriger Passagier auf der Fahrt von Bremerhaven nach Island und Spitzbergen bei starkem Seegang in seiner Kabine auf dem Weg zur Toilette schwer stürzte. Der Passagier war der Meinung, der Unfall sei auf einen nicht genügend verkehrssicheren Zustand der Kabine zurückzuführen. Es fehlten jegliche Haltegriffe, insbesondere auf dem Weg ins Badezimmer, wo nur glatte Schrankflächen vorhanden seien, die keinen Halt böten. Gerade für ältere, nicht mehr so rüstige oder gar behinderte Passagiere begründe dieser Zustand jedenfalls bei stärkerem Seegang eine erhebliche Unfallgefahr. Der Veranstalter wiederum vertrat die Auffassung, das Schiff habe das vorgeschriebene Sicherheitszertifikat erhalten und die Anbringung von Haltegriffen in den Passagierkabinen auf Kreuzschiffen sei weder gesetzlich vorgeschrieben, noch (freiwillig) üblich. Dem schlossen sich die Richter an, zudem sahen sie auch hier ein allgemeines Lebensrisiko verwirklicht, Teilnehmer einer Seereise müssten sich bei stürmischem Wetter stets auf rollende und schlingende Bewegungen des Schiffes und die damit verbundene Gefahr von Stürzen einstellen.

6 AG Rostock v. 24.08.2011, 47 C 29/11 mit Verweis auf Palandt/Sprau BGB 69. Aufl., § 823 Rn. 51.

7 LG Frankfurt v. 8.8.2011, 2–24 O 126/10.

8 LG Frankfurt v. 8.11.2013, 2–24 O 33/13.

9 LG Bremen v. 05.06.2003, 7 O 124/03.

Von (schiffs-)typischen Risiken ging auch das LG Düsseldorf¹⁰ aus bei Schadensersatzforderungen einer Passagierin, die ihren Daumen in der Toilettentür eingeklemmt hatte und eine Daumenfraktur erlitt, als diese wegen starken Seegangs zuschlug. Die Klägerin argumentierte, dass sie zum einen auf diese Gefahr nicht ausreichend hingewiesen worden sei und zum anderen dieser Unfall sich nicht zugezogen hätte, wenn die Tür mit einer magnetischen Sicherheitsarretierung ausgestattet gewesen wäre, was wiederum üblicher Standard sei. Nach den Ausführungen des Sachverständigen bestand jedoch bei unter panamesischer Flagge fahrenden Schiffen keine Sicherheitsvorschrift, der zufolge eine Türarretierung als Sicherheitseinrichtung anzubringen ist. Somit war die Reederei nicht verpflichtet, in jeder Kabine eine solche Arretierung anzubringen und demzufolge war auch der Reiseveranstalter nicht verpflichtet, auf eine mangelnde Arretierung im Rahmen der Überwachung zu achten bzw. darauf hinzuweisen.

Der Vollständigkeit halber sei hier auch noch der Hinweisbeschluss des OLG Koblenz genannt¹¹, das eine Berufung zurückwies, mit der Schadensersatz begehrt wurde wegen eines Sturzes vom Laufband im Fitnessstudio eines Kreuzfahrtschiffes: »Auf das Erfordernis, sich bei schwerem Seegang vorsichtig zu bewegen und für die eigene Sicherheit Sorge zu tragen, muss der Reisende auf einem Kreuzfahrtschiff nicht gesondert hingewiesen werden. Auch die Nutzung eines Fitnessstudios erfolgt daher auf eigene Gefahr.«

c) Mann über Bord

Nicht immer beschränken sich die Unfälle jedoch auf kleinere und größere Stürze, wie man am oben beschriebenen Todesfall des Kleinkindes sehen kann oder an anderen Fällen, in denen Menschen über Bord gegangen sind.

2. Gesundheitsgefahren (Ansteckung)

Das bereits oben bei der Rutschgefahr zitierte LG Frankfurt¹² hatte sich zudem mit einer Norovirusinfektion und daraus resultierender Schmerzensgeldforderungen zu befassen. Nach den vorliegenden Gesamtumständen (mehr als 22 % der Passagiere waren erkrankt) war davon auszugehen, dass die Erkrankungen auf eine mangelhafte Reiseleistung, wie kontaminierte Speisen und Getränke oder mangelnde Hygiene, zurückzuführen waren. Das Gericht hielt angesichts der zwei Tage dauernden Erkrankung des Klägers ein Schmerzensgeld von 1000 Euro für überzogen, sprach jedoch 100 Euro Schmerzensgeld zu.

Unabhängig davon, ob man ein Schmerzensgeld für angebracht hält oder nicht, so ist doch eine der großen Gefahren bei einer Kreuzfahrt tatsächlich die hohe Ansteckungsgefahr – auch hier kommt die Verkehrssicherungspflicht des Veranstalters wieder zum Tragen. Wie der Kläger vor dem LG Frankfurt bildlich beschrieben

10 LG Düsseldorf v. 26.04.1991, 16 O 190/89.

11 OLG Koblenz, Hinweisbeschluss v. 23.5.2018, 5 U 351/18.

12 LG Frankfurt v. 8.8.2011, 2–24 O 126/10.

hat, kann dies so weit gehen, dass der Urlauber den Eindruck hat, auf einem Lazarett-Schiff unterwegs zu sein: »Die Leute sind z. B. mit Mundschutz herumgelaufen und ständig musste auf eine Desinfektion geachtet werden. Weiterhin musste ständig mit der Angst umgegangen werden, dass man selbst erkrankt. Es kann nicht ernsthaft zweifelhaft sein, dass das Bordleben, insbesondere auch im Speisebereich (Stichwort: Hygiene), erheblich gelitten hat«. Dennoch wird es immer ein Restrisiko für Ansteckungen geben, das der Veranstalter nicht vermeiden kann – zumal der Erfolg der Hygienemaßnahmen regelmäßig von der Mitwirkung der Gäste abhängen wird. Vonseiten des Veranstalters erfordert dies jedoch, dass genügend Desinfektionsmittel zur Verfügung steht, was in der Praxis leider nicht immer der Fall ist.

3. Brandgefahr

Ein schwer kalkulierbares Risiko für Schiff und Passagiere sind Brände. Kilometerlange Elektrokabel und die vielen Elektroinstallationen an Bord tragen das Risiko eines Kabelbrandes in sich. In der Regel können Brände mit dem Löschsystem der Schiffe rechtzeitig bekämpft werden, doch durch Löschwasser kann auch ein großes Schiff in Ungleichgewicht kommen und manövrierunfähig werden.

Eines der bekanntesten Ereignisse in Deutschland auf einem Passagierschiff war der Brand der unter litauischer Flagge fahrenden Fähre LISCO GLORIA in einer Oktobernacht 2010, auf dem Weg von Kiel nach Klaipeda. Laut Bundesstelle für Seunfalluntersuchung¹³ waren 203 Passagiere und 32 Besatzungsmitglieder an Bord. Auf dem obersten Ladendeck war an einer LKW-Zugmaschine ein Feuer entdeckt worden. Die Brandbekämpfung gelang nicht und das Feuer breitete sich schnell aus. Frühzeitig begann die Evakuierung der Passagiere und der Besatzung. Durch MRCC Bremen wurden die ersten Rettungsmaßnahmen koordiniert. Alle Personen wurden durch herbeieilende Schiffe und Hubschrauber aufgenommen. Es gab nur einige Leichtverletzte. Später übernahm das Havariekommando die Gesamteininsatzleitung und organisierte den Transport an Land und die Aufnahme dort. Dazu wurden in Kiel starke Kräfte von Feuerwehr- und Rettungsdiensten zusammengezogen.

Aus diesem Einsatz konnten einige Lehren gezogen werden, wie z.B. die Notwendigkeit der umgehenden Meldung von Ausrüstungs-Fehlfunktionen im Alltag, damit Wartungs- und Reparaturarbeiten unmittelbar vorgenommen werden können. Konkret war beim Brand auf der Lisco Gloria die Sprühflutanlage nicht angesprungen und zudem löste sich bei einer Sprinkleranlage die Verbindung einer Druckleitung, sodass Wasser unkontrolliert in den Maschinenraum einströmte. Eine weitere aus den Erfahrungen gezogene Lehre war die Idee, die Besatzung in solchen Fällen als Ansprechpartner für die Passagiere erkennbar zu machen. Insgesamt ist die Evakuierung jedoch vorbildlich abgelaufen und Passagiere und Besatzung konnten gerettet werden.

Etwas beängstigend ist in diesem Zusammenhang jedoch die Vorstellung, das Ereignis hätte sich auf einem Kreuzfahrtschiff irgendwo zwischen den karibischen

¹³ bsu-bund.de; Untersuchungsbericht 445/10.

Inseln abgespielt. Hier wäre es nicht sichergestellt, dass rechtzeitig entsprechende Hubschrauberkapazitäten, Schiffe zur Aufnahme der Passagiere sowie Notärzte und geschulte Helfer verfügbar sind, insbesondere gibt es kein Havariekommando, das den Einsatz so vorbildlich koordiniert. Ein derart perfektes Sicherheitskonzept kann für entlegene Häfen in weniger fortschrittlichen Ländern, die ja durchaus von Kreuzfahrtschiffen angelaufen werden, sicherlich nicht gewährleistet werden.

4. Terrorgefahr

Der letzte Terroranschlag auf ein Kreuzfahrtschiff liegt über 30 Jahre zurück, damals wurde die Achille Lauro von vier Palästinensern entführt, die sich bereits an Bord befanden. Heute wird der Zugang zu Kreuzfahrtschiffen sowohl für Passagiere und als auch für Besatzungsmitglieder streng kontrolliert. Zudem erfolgen Gepäck und Warenkontrollen, um möglicherweise geschmuggelte Waffen oder Sprengstoff zu entdecken. Oftmals muss die Bordkarte auch schon beim Betreten des Hafengeländes vorgezeigt werden. Ein vergleichbares Ereignis dürfte daher heutzutage wenig wahrscheinlich sein. Allerdings haben sich zwischenzeitlich die technischen Möglichkeiten weiterentwickelt, sodass es denkbar ist, einen Terrorangriff auf ein Kreuzfahrtschiff durchzuführen, ohne Personen an Bord zu »schmuggeln«, z.B. durch den Einsatz bewaffneter Drohnen oder durch einen Bombenabwurf aus einem Fluggerät. Hier stellt sich die Frage, welche Sicherheitskonzepte dieser Gefahr entgegenwirken sollen/können und mit welchem Restrisiko jeder Kreuzfahrtpassagier leben muss.

5. Piraterie

Nach einem Bericht des Münchner Merkur¹⁴ vom 29. Juli 2019 ist diese jahrhundertalte Bedrohung für die Schifffahrt heute noch real und kann durchaus Kreuzfahrtschiffe treffen. Denn für Entführungen mit Lösegeldforderungen sind sie ein lukratives Ziel. Zwar sind Kreuzfahrtschiffe wegen ihrer Schnelligkeit und Wendigkeit sowie ihrer hohen Bordwände bei Piraten wohl weniger beliebt als Container- und Frachtschiffe, ausgeschlossen sind Attacken und Überfälle jedoch nicht. Risikogebiete sind vor allem Gewässer um Somalia als auch asiatische Gewässer, ebenso z.B. auch der Golf von Aden. Die Sicherheitskonzepte der Reedereien und Reiseveranstalter sehen auch hierfür bereits entsprechende Maßnahmen vor, dennoch kam es in den letzten Jahren immer wieder zu Berührungen der Kreuzfahrtindustrie mit Piraterie. Zwar lassen sich Gefahrensituationen vermeiden, indem bei akuter Bedrohungsgefahr kurzfristig die Route geändert werden kann. Dies trifft jedoch nicht immer auf Gegenliebe bei den Passagieren, die in solchen Fällen durchaus eine Reisepreisminderung geltend machen können – zumindest dann, wenn ein generelles Vorkommen von Piraterie im Zielgebiet bei Vertragsschluss bekannt war. Das AG München¹⁵ hat in einem solchen Fall bei einer Kreuzfahrt nach Ägypten und

14 <https://www.merkur.de/reise/diese-jahrhunderte-alte-bedrohung-kreuzfahrtschiffe-auch-heute-noch-real-zr-12858192.html>

15 AG München v. 14.01.2010, 281 C 31292/09; RRA 2010, 186.

Sansibar eine Reisepreisminderung von 25 % zugesprochen, da drei von acht (nicht unbedeutenden) Häfen wegen drohender Piratenangriffe nicht angelaufen wurden. Nach Ansicht des Gerichts hätte der Veranstalter trotz der bestehenden Gefahrenlage weiterfahren müssen: »Wenn aber die Beklagte die Reise mit diesen Häfen trotz Sicherheitshinweisen verkauft, schuldet sie das Anfahren der Häfen trotz Sicherheitshinweisen und muss dieses Anfahren entweder trotzdem ermöglichen, zum Beispiel durch bewaffnete Patrouillenboote, oder es hinnehmen, dass die Reisenden Mängelrechte geltend machen können«.

6. LNG-Antriebe

Eine weitere Herausforderung für die Festschreibung künftiger Sicherheitskonzepte könnte die Umstellung der Kreuzfahrtschiffe auf Flüssigerdgasantrieb sein (Liquefied Natural Gas, LNG). Diese Veränderung ist zum einen der Diskussion über die Umweltverschmutzung durch Kreuzfahrtschiffe geschuldet, zum anderen gesetzlichen Vorgaben. Nach einer Presseinformation der Meyer Gruppe haben internationale Reedereien 14 Kreuzfahrtschiffe mit LNG-Antrieb in Auftrag gegeben, dagegen stehen nur noch drei Schiffe mit konventionellem Antrieb in den Auftragsbüchern.

Das BMVI hat 2014 eine Kurzstudie mit dem Titel »<i>LNG als Alternativkraftstoff für den Antrieb von Schiffen und schweren Nutzfahrzeugen¹⁶</i>« vorgelegt um damit die Treiber, Hürden und Rahmenbedingungen zum Einsatz von LNG in der See- und Binnenschifffahrt sowie bei schweren Nutzfahrzeugen herauszuarbeiten.

Sicherheitsrelevante Herausforderungen betreffen nach diesem Kurzgutachten vor allem das Austreten von LNG nach einer Tank- oder Schlauchbeschädigung, z.B. in Form einer explosionsartigen Verdampfung. Als potenzielle Risiken wurden hierbei u.a. identifiziert:

- Menschliches Versagen, z.B. Fehler im Manövrieren der Schiffe und in der Kommunikation zwischen den einzelnen Parteien (Bunkerschiff, Empfängerschiff, Hafenbehörde).
- Technische Fehler, z.B. System- und Maschinenausfälle bzw. Fehlfunktionen: Technische Konzepte müssen in Notfällen die schnelle Verschließung der Gaszufuhr und die schnelle Trennung der Schiffe ermöglichen.

7. Gefahr durch Passagiere

Nicht zu unterschätzen sind die Passagiere selbst, die sich zum Teil wenig für das Thema Sicherheit interessieren und denen in manchen Fällen als unerfahrene Seereisende das Grundverständnis für Gefahren fehlt. So wie zuletzt auch im Oktober 2019 der Passagierin einer Kreuzfahrt mit Royal Caribbean, die für ein besonders spektakuläres Foto über die Balkonbrüstung ihrer Kreuzfahrtskabine stieg. Der Kapitän bedachte sie dafür mit einem lebenslangen Kreuzfahrtverbot¹⁷. Folgen einer

16 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/MKS/mks-wiss-studien-lng.html>, S. 40.

17 <https://www.spiegel.de/reise/aktuell/gefahrliches-selfie-lebenslanges-kreuzfahrtverbot-fuer-passagierin-a-1292489.html>

solchen Selbstgefährdung sind sicherlich nicht dem Reiseveranstalter anzulasten, entsprechende Hinweise, dass Barrieren wie Brüstungen, Balkone, Geländer nicht überschritten werden dürfen, reichen aus.

Nicht zu unterschätzen sind jedoch Sicherheitsrisiken durch Passagiere, die sich bei Schiffereignissen wie Brand oder Havarie in einem psychischen Ausnahmezustand befinden und dadurch den Rettungsvorgang behindern. Denkbar ist sicherlich auch eine Massenpanik, die in den engen Treppenhäusern der Kreuzfahrtschiffe fatale Auswirkungen hätte. Hinzu kommt die Tatsache, dass gerade ältere oder gehbehinderte Passagiere Schwierigkeiten haben können, dem Gedränge standzuhalten und mehrere Decks zu erklimmen um ihre Sammelstation zu erreichen. Auch das Anlegen der Rettungswesten beherrscht im Ernstfall wahrscheinlich nur ein Teil der Passagiere, denn bei der Seenotrettungsübung wird diesem Thema vonseiten der Passagiere oft ebenso wenig Beachtung geschenkt wie den Flugbegleitern, die vor jedem Start vorbildlich das Anlegen der Sicherheitswesten demonstrieren. Wie im Flieger, so sind auch auf dem Schiff die zu Unterrichtenden wenig gelehrt sondern mit Gesprächen, Lektüre oder Getränkeservice beschäftigt.

Fazit: Steigende Passagierzahlen – Herausforderung für bestehende Sicherheitskonzepte

Der von der Stiftung Warentest im Januar 2019¹⁸ veröffentlichte Sicherheitscheck von Kreuzfahrtschiffen hat den getesteten Reedereien ein gutes Notfallmanagement bescheinigt, insbesondere das gut geschulte Personal gelobt. Mit den Passagierzahlen dürften jedoch auch die Anforderungen an das Notfallmanagement weiterhin deutlich steigen.

Beängstigend scheint die Vorstellung, ob Veranstalter von Kreuzfahrten ihre Sicherheitskonzepte den zunehmenden Passagierzahlen auf den einzelnen Schiffen ausreichend angepasst haben und in der Lage sind, im Ernstfall 4.000 Menschen gleichzeitig vor Schaden zu bewahren und eine Massenpanik zu vermeiden. Sicherlich werden im Notfall nicht alle 4.000 Passagiere gesittet treppauf-treppab in Zweierreihen zu den Sammelplätzen schlendern. Vielmehr werden alle durcheinanderrennen, viele versuchen, ihre Kabinen zu erreichen, ältere oder gehandicappte Passagiere Probleme haben, über die Treppen in höher gelegene Decks zu gelangen. Hinzu kommt, dass viele Passagiere vorher eine der zahlreichen Bars auf den Schiffen besucht haben und daher zum Teil unter Alkoholeinfluss stehen. Dazu kommt möglicherweise noch die Schiffsbewegung, die auch nüchternen und sportlichen Passagieren erhebliche Probleme bereiten wird.

Ebenso dürfte eine kontrollierte und disziplinierte Befüllung der Rettungsboote zu den größten Herausforderungen im Ernstfall führen. SOLAS¹⁹ soll in einem der nachfolgenden Vorträge näher behandelt werden, deshalb sei hier nur eine zentrale Vorgabe zum Thema Rettungsmittel herausgegriffen: »Regulation 21« schreibt

18 Test 1/2019, S. 78.

19 OLAS 74/78, S. 21.

auf jeder Schiffsseite 50 % Rettungskapazität vor, d.h. es sind Rettungsbootplätze für 50 % der Passagiere vorhanden (die auf 37,5 % reduziert werden darf, wenn die verbleibenden 12,5 % durch Rettungsinseln ersetzt werden). Zusätzlich sind auf jeder Schiffsseite 25 % Rettungskapazität durch Rettungsinseln vorgeschrieben. Handelsschiffe hingegen müssen auf jeder Schiffsseite 100 % Rettungskapazität vorhalten. Im ungünstigsten Fall (also bei einer Schiefelage des Schiffes wie z.B. bei der Costa Concordia) stehen möglicherweise nicht genügend Rettungsplätze zur Verfügung, sondern nur für 75 % der Passagiere. Bei 6000 Passagieren wären also für 1500 kein Platz auf den Rettungsbooten und -inseln. Diesem Risiko versucht man mit dem Safe Return To Port – Prinzip entgegenzutreten, wonach das Kreuzfahrtschiff selbst zum Rettungsboot wird. Denn neuere Schiffe (ab 2010) sind inzwischen so konstruiert, dass sie trotz Schäden den nächsten Hafen erreichen können. Dies wird z.B. durch eine Notbrücke und Generatoren in abgetrennten Maschinenräumen ermöglicht, die auch Sanitäreanlagen weiter funktionieren lassen²⁰.

20 Test 2019/1, S. 79.

Upscaling – ein Trend der Kreuzfahrtindustrie: Steigt die Sicherheit proportional mit?

Dennis Tetzlaff,

Director Nautical Fleet, TUI Cruises GmbH, Hamburg

I. Einleitung

Das Interesse an Kreuzfahrten in Deutschland ist hoch und die Branche wächst. In Deutschland haben im Jahr 2018 2,23 Mio. Passagiere eine Hochseekreuzfahrt unternommen. 34 Prozent der Deutschen haben Interesse an einer Kreuzfahrt, lediglich acht Prozent haben bisher eine unternommen. Deutsche haben die Wahl zwischen über 300 Kreuzfahrtschiffen, 75 Prozent der Deutschen entschieden sich für ein Schiff einer deutschen Reederei.¹ Bis 2027 werden weitere 124 Hochseekreuzfahrtschiffe in Dienst gestellt.² Kreuzfahrt ist zwar ein Wachstumsmarkt, jedoch ist der Anteil an den Gesamturlaubsreisen (70,1 Mio in Deutschland, über 5 Tage, im Jahr 2018)³ im Tourismus dennoch relativ gering. Auch der Anteil an der Gesamtschiffahrt beträgt unter ein Prozent.

Es lassen sich zwei große Trends identifizieren. Zum einen werden die Schiffe immer größer und zum anderen geht der Trend zu kleineren Boutique- und Expeditionsschiffen. Beide Trends sind vom Erleben angetrieben. Das Erleben kann an Bord stattfinden, durch Innovationen wie Wasserparks, Kletterparks, Eisbahnen, Simulatoren, das Entertainment oder kulinarische Erlebnisse. Der andere Zweig sind die individuellen Erlebnisse in der Destination. Diese werden nicht nur durch Landschaftsfahrten durch z.B. Fjorde realisiert, sondern besonders durch ein diversifiziertes Ausflugsprogramm.

Die Sicherheit an Bord hat dabei jederzeit die oberste Priorität. Sicherheit ist ein sehr umfassender Begriff und muss näher definiert werden. Grundsätzlich wird die Sicherheit in der Seefahrt mit dem Schutz des Lebens, des Schiffes und der Umwelt gleichgestellt. Aus Gästesicht wird die Sicherheit wohl als erstes lediglich mit der

1 CLIA Deutschland, DRV.

2 Cruise Industry News, Cruise Ship Orderbook, Stand 1. Juni 2019.

3 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/151947/umfrage/anzahl-der-urlaubsreisen-in-deutschland-seit-2005/> abgerufen am 29.11.2019 um 14:30 Uhr.

Evakuierung und der Nutzung der Rettungsmittel in Verbindung gebracht. Doch der Begriff ist sehr viel vielschichtiger und beinhaltet unter anderem auch die Bereiche: Hygiene, Unfallverhütung, Gefahrenabwehr, Personen über Bord, Brand- und Leckabwehr.

Die internationale Schifffahrt ist eine äußerst regulierte Industrie. Es gilt internationale Gesetze einzuhalten, welche durch verschiedenste Instanzen überprüft werden. Dazu zählt der jeweilige Flaggenstaat, die Schiffsklassifikationsgesellschaft, welche bereits beim Bau des Schiffes vor Ort war und das Schiff danach weiter betreut. Weiterhin finden angekündigte und unangekündigte Hafenstaatkontrollen in den Destinationen statt. Es werden externe ISM-Audits und Qualitätsaudits (ISO Normen) durch Klassifizierungsgesellschaften durchgeführt. Zuletzt unterhalten die Reedereien eigene Qualitätsabteilungen, welche zusätzlich jedes Schiff mindestens einmal im Jahr für ein internes Audit inspizieren. Die stetige Verbesserung ist das Ziel.

Meist sind Kreuzfahrtreedereien darüber hinaus noch in Verbänden, wie dem internationalen Kreuzfahrtverband CLIA (Cruise Line International Association) organisiert. Hervorzuheben ist weiter der gute Informationsaustausch innerhalb der Branche, wenn es um die Sicherheit geht.

Die natürlichen Gegebenheiten der Häfen können nicht überall mit expandieren. Es stellt sich also die Frage, ob moderne Technologie einen proportionalen Beitrag zur Steigerung der Sicherheit beitragen kann und daher eine Brücke hin zu größeren Kreuzfahrtschiffen bildet. Dies soll im Folgenden näher erörtert werden. Es sei an dieser Stelle erwähnt, dass die vorliegende Ausarbeitung einen umfassenden Blick auf die Thematik zeigt und einzelne Themen in diesem Rahmen lediglich angeschnitten und nicht vollumfänglich erörtert werden können.

II. Grundsätzliche Schiffbauliche Maßnahmen zur Risikominimierung

Entwicklung der Schiffe

Der Kreuzschiffahrtbau hat eine rasante Entwicklung innerhalb der letzten zwei Dekaden vollzogen. Selten wird nur ein Schiff eines Typs gebaut, sondern es werden Serien von Schiffen produziert. Durch den generellen Anstieg der Kreuzschiffahrttonnage sind auch sehr viele Erfahrungswerte in den Schiffbau mit eingeflossen, welche schlussendlich nicht nur der Effizienz zugutekommen, sondern auch auf die Sicherheit einzahlen. Weiterhin ergeben sich dadurch operative Vorteile. So müssen sich Besatzungsmitglieder bei einem Wechsel auf ein anderes Schiff der gleichen Serie nicht erneut umfangreich mit den sicherheitstechnischen Gegebenheiten vertraut machen, sondern können ihre Aufgabe unmittelbar und vollumfänglich erfüllen.

Antriebe

Die Antriebe und Manöviereinrichtungen der Kreuzfahrtschiffe haben sich deutlich und stetig hinsichtlich Leistung, Effizienz und Flexibilität verbessert. Besonders das Thema Redundanz steht im Fokus. Alle Kreuzfahrtschiffe, welche nach dem 1.

Juli 2010 auf Kiel gelegt wurden und eine Länge von mehr als 120 m vorweisen, müssen demnach »Safe Return to Port« ausgestattet sein.⁴ Hierbei gilt der Grundsatz, dass das Schiff selbst das beste Rettungsboot darstellt. Elementare Systeme müssen dabei redundant vorhanden und autark funktionsfähig sein. Die Regel legt den Ausfall einer gesamten Feuerzone zugrunde. Demnach muss das Schiff so konstruiert sein, dass jedes relevante System ebenso in einer anderen Zone verfügbar ist. So befindet sich an Bord beispielsweise eine zweite Brücke, ein zweiter Maschinenkontrollraum oder ein zweites Hospital. Auch die vier Hauptmotoren auf der TUI Cruises Flotte befinden sich in zwei getrennten Räumen, welche jeweils mit autarken Versorgungsleitungen ausgestattet sind. Weiterhin sind Lüftungstechnik und Küchen so konzipiert, dass beim Ausfall einer Feuerzone der Betrieb entsprechend der Regularien gewährleistet werden kann.

Stabilisatoren

Fast alle Kreuzfahrtschiffe besitzen Stabilisatoren, welche sich unter Wasser an den Schiffseiten befinden. Diese Tragflächenähnlichen Flügel können bei Bedarf ausgefahren werden und die Seegangsbewegung vermindern/kompensieren. Dies funktioniert bei rollenden und gierenden Bewegungen besser als bei stampfenden Bewegungen des Schiffes. Damit wird nicht nur das Wohlbefinden der Gäste gesteigert, sondern auch die Unfallgefahr durch Seegangsbewegungen gesenkt.

In Bezug auf »Person über Bord« bildet die Rehling die Barriere zwischen Schiff und Wasser. Die Höhe der Rehling ist dabei standardisiert und auf ein Minimum von 1100 mm festgelegt.⁵

Leckabwehr und Stabilität

Der Unterwasserschiffbereich ist der Länge nach in wasserdichte Abteilungen unterteilt. Die Wasserdichtigkeit wird nicht nur durch die Schotten sichergestellt, sondern auch Kabel, Rohrdurchführungen sind entsprechend wasserdicht. Ein Durchgang durch die Wasserdichten Schotten ist im Hafen möglich. Auf See müssen die Schotten jederzeit geschlossen sein. Sie dürfen nur nach Rücksprache mit der Brücke, kurze Zeit für den Durchgang oder für die Durchführung einer Arbeit in direkter Umgebung, geöffnet werden. Nach dem Durchgehen bzw. sobald die Arbeiten erledigt sind, ist der Verschlusszustand herzustellen.⁶ Auf der Brücke ist dafür eine Anzeige- und Alarmeinheit verbaut. Sie macht den wachhabenden Offizier auf den Zustand der Schotten aufmerksam. Weiterhin ist ein Schalter verbaut, welcher die Türen zentral schließen kann. Ein Durchgehen ist dann nur noch möglich, wenn der Hebel zum Öffnen lokal festgehalten wird. Sobald dieser losgelassen wird, schließt die Tür erneut. Direkt neben der Tür ist eine visuelle und akustische Alarmeinheit verbaut, welche den Benutzer auf die Gefahren der sich schließenden Tür aufmerksam

4 MSC.216(82).

5 Commission Directive 2010/36/EU of 1 June 2010 amending Directive 2009/45/EC.

6 MSC.1/Circ.1564.

macht. Jedes Besatzungsmitglied erhält ein Training für die Handhabung dieser speziellen Türen.

Die Werft liefert umfangreiche Stabilitätsunterlagen für das Schiff mit. Dies beinhaltet auch Simulationen für den Fall einer Flutung durch eine Grundberührung, Kollision oder einen technischen Defekt. Bezüglich der Wasserdichten Abteilungen – auch wenn zwei bis drei Abteilungen geflutet werden – bleiben moderne Kreuzfahrtschiffe noch schwimmfähig. Dies ist aber abhängig von der Konstruktion und der Position des Wassereintritts. Flutungssensoren geben Aufschluss über einen etwaigen Wassereintritt. Auf einem Diagramm kann die Kombination der gefluteten Abteilungen zügig abgelesen werden. Die Kombinationen sind dann in den drei Farben grün, gelb und rot gekennzeichnet und geben schnell ein erstes Indiz zur Überlebensfähigkeit des Schiffes. Für die Stabilität werden sehr moderne Simulationsprogramme genutzt, welche nicht nur einfach in der Handhabung sind, sondern auch komplexe Flutungsszenarien in Sekunden simulieren können. Jeder Raum auf dem Schiff kann im »Beschädigungsmodus« ausgewählt und entweder prozentual oder voll geflutet werden. Dann wird die Simulation gestartet und innerhalb weniger Sekunden werden die Flutungszustände dargelegt. Entsprechende Gegenmaßnahmen können getroffen werden. Die Reedereien unterhalten mit der Klassifikationsgesellschaft eine Kooperation zur technischen Beratung hinsichtlich der Stabilität in der Krise. Dazu hat die Schiffsklassifikationsgesellschaft Stabilitätsunterlagen und technische Zeichnungen vorrätig. Im Krisenfall können entsprechende Krisenteams aktiviert werden und leisten eine sehr wichtige Beratung zu komplizierten Flutungsszenarien. Für die erste Bestandsaufnahme ist dazu für die Schiffsleitung eine spezielle Dokumentation mit den wichtigsten Parametern, wie Tiefgänge und Füllstände der Tanks, an Bord vorhanden.

Brandabwehr

Feuer ist die größte Gefahr an Bord. Kreuzfahrtschiffe sind vertikal in sogenannte Feuerzonen eingeteilt. Eine Zone darf dabei maximal nicht länger als 48 m sein.⁷ Alle Räume an Bord besitzen eine zugewiesene Feuerkategorie und diese richtet sich nach der beabsichtigten Nutzung des Raums im späteren Betrieb. Auch die Isolation zwischen den Räumen ist fest vorgeschrieben und wird bei der Bauabnahme streng überprüft. Die Feuerbekämpfungsanlagen, so zum Beispiel der Abstand der Sprinklerköpfe richtet sich nach der Raumkategorie und dem potenziellen Energiewert. In modernen Kreuzfahrtschiffen werden nur noch Hochdrucksprinkleranlagen/Feinvernebelungsanlagen verbaut. Im Fall einer Brandentstehung erfüllen diese Hochdrucksprinkler folgende Aufgaben: Kühlung, Absorption (Hitzeabschirmung) und Inertisierung (lokale Sauerstoffverdrängung). Dabei verbrauchen Sie 90 Prozent weniger Wasser als herkömmliche Sprinkleranlagen. Wird Löschwasser in großer Menge über einen langen Zeitraum ins Schiff gepumpt, so wird dies auch stabilitätsrelevant. Es existiert außerdem eine sehr umfangreiche Brandmeldeanlage, welche

⁷ SOLAS Ch.II-2 Reg. 9.

aus mehreren tausend Sensoren besteht. Die Sensorik ist sehr vielseitig und zuverlässig redundant aufgebaut. Sie kann nicht nur die Temperatur erkennen, sondern auch die Partikeldichte in der Luft. Speziell für Schwelbrände ist dies von entscheidender Bedeutung. Standardisierte Handlungsabläufe sind niedergelegt, auf welche die Besatzung zurückgreifen kann. Auch die technischen Einrichtungen agieren zum Teil automatisch und schließen Feuertüren bzw. schalten gezielt Ventilationseinheiten ab. Zur Brandbekämpfung stehen speziell ausgebildete Feuerteams zur Verfügung, welche über ein Codewort innerhalb kürzester Zeit aktiviert werden können. Modernes Brandbekämpfungsequipment, wie Wärmebildkameras kommen zum Einsatz. In der Notfallstruktur an Bord ist auch eine Person für ein aktives Rauchmanagement eingeplant. Ventilationsklappen und Luftdrücke werden so proaktiv gesteuert.

Barrierefreiheit

Moderne Kreuzfahrtschiffe sind weitestgehend barrierefrei konstruiert. Es gibt spezielle barrierefreie Kabinen, welche extra viel Platz und Bewegungsfreiheit bieten. In den Kabinen sind auch gesonderte Alarmeinheiten verbaut, welche gehörlose oder blinde Menschen auf einen Alarm aufmerksam machen können. Im operativen Bordbetrieb müssen bestimmte Prozesse individuell geprüft werden, so zum Beispiel das TENDERN. Die Unfall- und Verletzungsgefahr ist sehr stark von den Wetter- und Seegangbedingungen abhängig, da diese, direkte Auswirkungen auf die Bewegung des Tenderboots haben. Vor der Reise kann ein jeder Gast entweder im Online-System oder beim Check-in auf eine Einschränkung hinweisen. Dies können Lebensmittelunverträglichkeiten oder auch Gehbehinderungen sein. Diese Gäste können dann aktiv auf eine Liste für das sogenannte »Special Needs – Team« (Hilfsteam zur Unterstützung hilfsbedürftiger Passagiere) gesetzt werden, sodass Ihnen im Notfall geholfen werden kann. Beim Check-in achten auch die Mitarbeiter auf hilfsbedürftige Personen und sind ferner dazu angehalten diese Passagiere aktiv anzusprechen, um Sie auf die Liste setzen zu lassen.

III. Präventive Sicherheitsmaßnahmen vor der Reise

Fahrplanung

Bei der Fahrplanung werden zahlreiche Faktoren in Betracht gezogen, welche nicht nur ökonomischer Natur sind, sondern auch wesentlich zur präventiven Risikominimierung beitragen. Die Auswahl der Fahrplanung betrifft auch die Wetter- und Seegangverhältnisse zur jeweiligen Jahreszeit in dem geplanten Fahrtgebiet. Dazu werden historische Wetterdaten und Wetteranalysen für entsprechende Einschätzungen zurate gezogen. Einige Reedereien, so auch TUI Cruises, haben direkten Zugriff auf einen Meteorologen, welcher zusätzlich bei der Anfertigung und Interpretation der Daten beratend zur Seite stehen kann. Sofern notwendig können und werden zusätzlich die Schiffsmanöver bei entsprechenden Wetterlagen im Simulator durchgeführt. Eine Anmeldung der Fahrpläne und der Verkauf der Reisen, erfolgt mit

einem Vorlauf von etwa zwei Jahren. Ein Schiff ist nicht geostationär und bietet daher einige Vorteile hinsichtlich der Flexibilität seines Aufenthaltsortes in dem Fahrtgebiet. Zu der aktuellen Lage der Fahrtgebiete stehen sehr diversifizierte Informationsquellen zur Verfügung. Die Reisekonzerne und die Branche untereinander sind sehr gut vernetzt. Die Lage wird laufend neu bewertet. Besteht Grund zur Sorge kann der Fahrplan, auch sehr kurzfristig, entsprechend angepasst werden. Grund hierfür können Störungen im operativen Ablauf des Anlaufes sein, wie beispielsweise Streiks oder Demonstrationen. Aber auch größere politische Ereignisse können eine kurzfristige Umplanung notwendig machen.

Gesundheit

Die Reedereien innerhalb des Kreuzfahrtverbandes CLIA haben sich darauf verständigt per Selbstverpflichtung den Gesundheitszustand der anreisenden Gäste hinsichtlich ansteckender Krankheiten zu prüfen.⁸ An Bord der Flotte von TUI Cruises wird dies durch eine Gesundheitsfrage bei der Einschiffung abgedeckt. Jedem Gast wird die Frage gestellt, ob sich innerhalb der letzten 48 Stunden Symptome von Übelkeit oder Erbrechen oder Durchfall oder Fieber über 38,5°C gezeigt haben. Die Antwort wird digital im System dokumentiert und nur dadurch kann auch der Check-in-Mitarbeiter den Vorgang der Einschiffung abschließen. Somit wird sichergestellt, dass die Frage auch entsprechend jedem Gast gestellt wird. Wird diese Frage bejaht, so erfolgt die Konsultation des Bordarztes. Dieser entscheidet dann, ob der Gast an Bord gehen darf, eventuell für einige Zeit in seiner Kabine in Isolation verbleiben muss oder im schlimmsten Fall eine Einschiffung abgelehnt werden muss.

Hygiene

Hygiene ist ein sehr wichtiges Thema an Bord und Handdesinfektionsspender sind allgegenwärtig an Bord. Auch hier hält der technologische Fortschritt Einzug. Die neueren Einheiten der TUI Cruises Flotte besitzen beispielsweise eine Koppelung des Handdesinfektionsspenders auf den Toiletten mit dem elektrischen Türöffner. So können die Toiletten verlassen werden, ohne physisch die Tür berühren zu müssen. An Bord existiert ein umfangreicher Plan zur Prävention von Ausbrüchen ansteckender Krankheiten. Der Plan beinhaltet im Detail Verfahrensanweisungen, um den Ausbruch von gastrointestinalen Krankheiten zu verhindern bzw. zu dezimieren. Dafür ist der Hygienebetrieb an Bord in drei verschiedene Level unterteilt. Das jeweilige Level richtet sich nach sehr sensiblen Kennzahlen. Exemplarisch wird hier das Level von 1 auf 2 erhöht, sobald es sechs bekannte Fälle in sechs Stunden gegeben hat oder mehr als 0,5 Prozent der Personen (Besatzung und Passagiere) Anzeichen für eine gastrointestinale Erkrankung vorweisen. Bei Level 2 wird unter anderem die Konzentration des Reinigungsmittels und die Reinigungsfrequenz gesteigert. Dies geht in Level 3 bis hin zum Einstellen der Selbstbedienung in den Buffet-Restaurants, der

8 <https://cruising.org/about-the-industry/policy-priorities/cruise-industry-policies/Health> abgerufen am 29.11.2019 um 12:45 Uhr.

räumlichen Trennung von anreisenden und abreisenden Gästen und der (elektrostatischen) Reinigung der Kabinen und des Terminals. Die Besatzung ist entsprechend geschult bei entsprechenden Anzeichen sofort die Arbeit niederzulegen und sich im Hospital zur Untersuchung zu melden. Sollte sich ein Verdacht erhärten, so wird die betroffene Person in der Kabine, unter Sicherstellung entsprechender Versorgung, bis auf Weiteres isoliert.

IV. Aktive und passive Sicherheitsmaßnahmen während der Reise

Seenotrettungsübung

Die Seenotrettungsübung ist obligatorisch für alle Passagiere und findet noch vor Start einer jeden Reise statt. Nach dem Fall der Costa Concordia hat der Kreuzfahrtverband CLIA entsprechend reagiert und mit sofortiger Wirkung selbstverpflichtend vor Abfahrt das Durchführen der Seenotrettungsübung veranlasst. Mittlerweile ist diese bisherige Selbstverpflichtung in geltendes Recht überführt worden.⁹

Ziel der Seenotrettungsübung ist das vertraut machen mit den Sicherheitsstandards und der eigenen Musterstation/Sammelplatz. Weiterhin werden Verhaltensanweisungen gegeben. Die Inhalte der Übung sind festgelegt und beinhalten die folgenden Elemente:

1. Anlegen der Rettungsweste;
2. Beschreibung der Notfallsignale und die notwendigen Aktionen;
3. Stauort der Rettungswesten;
4. Ort der Sammelplätze;
5. Information zur Vollzähligkeitskontrolle;
6. Informationsweitergabe im Notfall;
7. Was geschieht beim Verlassen des Schiffes;
8. Zusätzliche verfügbare Informationen;
9. Anweisungen bzgl. Aufsuchen der Sammelplätze und spezifische Informationen zu benötigten Medikamenten, Kleidung und Rettungswesten;
10. Beschreibung der Notfallsysteme und Rettungsmittel;
11. Fluchtwegkennzeichnung und Leitsystemen;
12. Kontakt für weiterführende Informationen.¹⁰

Bei TUI Cruises wird nach der Vollzähligkeitsfeststellung ein achtminütiges Video auf den Bildschirmen gezeigt, welches die oben genannten und weiterführenden Informationen darstellt. Am Ende des Videos werden kurz und knapp die wichtigsten Fakten noch mal erwähnt.

9 SOLAS Ch.III Reg. 19.

10 MSC.1/Circ.1446/Rev.2.

Notfallstruktur

Bei TUI Cruises herrscht in etwa ein Besatzung: Passagierverhältnis von 1: 2,5 vor. Aufgrund der hohen Anzahl der Besatzung befinden sich daher in den Unterstützungsteams rund 200 Besatzungsmitglieder ohne konkrete Aufgabe. Sie können je nach Bedarf zu anderen Teams hinzugefügt werden. Die Besatzung führt zusätzlich zu der Seenotrettungsübung mit den Passagieren einmal die Woche eine Übung durch. Bevor ein jedes Besatzungsmitglied seine Sicherheitsfunktion übernimmt, wird es entsprechend umfangreich geschult und getestet. Die Aufgaben im Notfall orientieren sich dabei an der Qualifikation und den Kenntnissen. So werden beispielsweise deutschsprachige Besatzungsmitglieder den Positionen mit Gästekontakt zugewiesen. Im Folgenden einmal eine vereinfachte Darstellung der Notfallmanagementstruktur eines Kreuzfahrtschiffes mit den entsprechenden Aufgaben.

Sammelplätze

Die Sammelplätze oder auch Musterstationen genannt, sind jene Positionen im Schiff, wo sich die Passagiere im Ernstfall auf das Signal des Generalalarms hinbegeben. Diese befinden sich entweder in den Außenbereichen der Schiffe oder bei modernen und großen Schiffen in den großzügigen Bereichen im inneren des Schiffes. Es existieren spezielle Anforderungen an die Sammelplätze.¹¹ Hier wird die Vollzähligkeit festgestellt – dies geschieht entweder klassisch mit Papierlisten und durch Aufrufen der Kabinennummer i.V.m. dem Nachnamen oder mithilfe von elektronischen Musterungssystemen. Die Implementierung der elektronischen Musterungssysteme hat die Erfassung der Vollzähligkeit maßgeblich beschleunigt. Die mobilen Geräte sind mit dem Bordnetz kabellos verbunden. Die Manifeste der Passagiere sind hier hinterlegt. An den Zugängen der Sammelplätze sind Besatzungsmitglieder mit den mobilen Endgeräten stationiert. Ein Scan der Bordkarte genügt und das System erfasst den Passagier. Dort sind dann auch die Informationen des Gastes inklusive Foto abgebildet. So kann eine Verwechslung ausgeschlossen werden. Ferner ist es möglich den Gesundheitszustand des Gastes zu markieren. Sollte ein Gast auf eine falsche Musterstation gegangen werden, so kann er vom System dennoch erfasst werden und wird dann entsprechend als »zusätzlich« dort angezeigt. Der aktuelle Status der Musterung kann sowohl auf der Brücke, als auch im Evakuierungszentrum an Bord jederzeit abgerufen werden. Dies spart erheblich Zeit und Kommunikationsbedarf. Das drahtlose Netzwerk an Bord ist über eine UPS-Einheit, eine Batterie und die Notstromversorgung, abgesichert. Sollten dennoch alle Systeme ausfallen, so wird die klassische Papiermusterung durchgeführt. Diese wird auch regelmäßig von der Besatzung trainiert.

Alarmmanagement

Die Alarmer nehmen eine wichtige Rolle im Notfallmanagement ein. Das einzige Signal, welches für die Passagiere von Bedeutung ist, ist der Generalalarm. Dieser

11 SOLAS Ch.III Reg 25 i.V.m. SOLAS Ch.III Reg.11.

besteht aus sieben kurzen, gefolgt von einem langen Ton. Im späteren Verlauf der Evakuierung ist noch das Signal zum Verlassen des Schiffes relevant – ein durchgehender Ton gefolgt von einer Durchsage des Kapitäns. Alle anderen Signale dienen lediglich der Aktivierung und Organisation der Besatzung. Teilweise werden Codewörter benutzt, um die Passagiere nicht zu beunruhigen und um ungestört vor Ort tätig zu werden und keine Schaulustigen anzuziehen. So gibt es bei TUI Cruises Codewörter z.B. für den medizinischen Notfall, einen Marine Zwischenfall, Feuer, Person über Bord, Feuer, Leckabwehr und ausgelaufene Flüssigkeiten. Um den etwaigen Evakuierungsfall zu beschleunigen, wird in der Regel vor dem eigentlichen Signal für die Passagiere, dem Generalalarm, ein sogenannter Crewalarm ausgelöst. Er aktiviert die Evakuierungsteams und sorgt dafür, dass sich bereits Besatzungsmitglieder an den neuralgischen Punkten aufhalten. Dies kann von entscheidender Bedeutung für ein schnelles Handeln sein, besonders im Hinblick auf das Führen von Menschenmengen. Es ist erweisen, dass einige Personen im Notfall erst nach Ansprechpartnern in der Besatzung suchen, um das gegebene Signal und notwendige Handlungen zu verifizieren. Die vorher aktivierte Besatzung an den neuralgischen Punkten kann nun die Passagiere aktiv ansprechen und animieren, sich auf die Musterstationen zu begeben.

Rettungswesten

Rettungswesten werden klassisch auf der Kabine der Passagiere und Besatzungsmitglieder gestaut. Dies spart Platz auf den Sammelstationen. Mittlerweile werden die Rettungswesten direkt an den Sammelplätzen verstaut und im Notfall ausgegeben. Dies ermöglicht den Passagieren im Fall eines Alarms, den direkten Weg zu Ihrer Musterstation zu nehmen. Den Vorteil möchte ich gerne kurz anhand eines konstruierten Beispiels verdeutlichen. Wenn ein Generalalarm während des Abendessens ertönt und sich der Gast aktuell in einem Restaurant auf Deck 5 am Heck des Schiffes befindet, so musste er im klassischen Modell auf seine Kabine auf Deck 14, um seine Rettungsweste zu holen und sich danach auf den Sammelplatz im Theater auf Deck 5 im Bugbereich begeben. Im Notfall darf der Aufzug nicht mehr benutzt werden. Der Weg muss also zu Fuß zurückgelegt werden – weiterhin entstehen dadurch erhebliche Gegenströme in den Treppenhäusern. Die Stauung der Rettungswesten direkt an den Sammelplätzen ist also zweifelsohne eine große Investition in die Sicherheit, da sich der Gast nun auf direktem Weg zu seinem Sammelplatz begeben kann. Dies spart erheblich Zeit.

Piraterie

Generell ist das Risiko für einen Piratenangriff relativ niedrig. Kreuzfahrtschiffe, speziell die Großen, besitzen eine sehr hohe Bordwand (Freibord) und weisen eine hohe Fahrtgeschwindigkeit auf. Zusätzlich sind sie manövrierfähig und die Besatzung ist sehr aufmerksam. Für die Durchfahrt durch Pirateriegebiete existiert ein spezieller Alarm für die Gäste – der »Save Heaven Alarm«. Im Zuge der Seenotrettungsübung werden die Gäste darauf hingewiesen, beim Ertönen der Durchsage ihre Kabinen

umgehend in Richtung Schiffmitte zu verlassen. Die Anzahl der Durchfahrten des Golfes von Aden ist im Fall von TUI Cruises mit vier Mal im Jahr sehr gering. Bei der Durchfahrt wird der internationale Korridor genutzt und es wird eine bewaffnete Einheit an Bord gesendet, welche an jeder Schiffsseite in einer Kabine durchgängig Stellung bezieht. Er erfolgt dann weiter eine proaktive Berichterstattung und Überwachung.

Person über Bord

Das Thema »Person über Bord« wird oft medial diskutiert. Tatsächlich ist die Anzahl der Passagiere auf dem deutschen Kreuzfahrtmarkt, welche über Bord gefallen bzw. gesprungen sind, äußerst gering. Bei TUI Cruises hat es seit Bestehen der Firma keinen einzigen Fall von einem »Passagier über Bord« gegeben. Einige Schiffe im amerikanischen Markt haben ein Überwachungssystem für die Bordaußenwände installiert. Wärmebildbasierte Kamerasysteme überwachen die Bordaußenwände und schlagen bei Bewegungen, Alarm. Bisherige Erfahrungswerte zeigen jedoch, dass es noch sehr oft zu Fehlalarmen kommt. Die Systeme lösen auch aus, wenn z.B. Vögel den Überwachungsbereich durchqueren. Für den Fall, dass eine Person über Bord geht und gemeldet wird, wird sofort ein entsprechendes Manöver eingeleitet mit dem Ziel das Schiff möglichst zügig zum Ausgangspunkt zurückzuführen. Weiterhin wird sofort ein spezieller Alarm ausgelöst, im Fall von TUI Cruises der »Code Oskar«, welcher spezielle Rettungsteams aktiviert. Diese Teams bereiten ein Rettungsboot mit Jet-Antrieb innerhalb kürzester Zeit vor. Darüber hinaus wird eine Seitenpforte besetzt und das Hospital wird aktiviert. Zur Bergung der Person aus dem Wasser steht spezielles Equipment zur Verfügung. Sollte die Person nicht gefunden werden bzw. ist die Person schon vor einiger Zeit über Bord gegangen, so wird ein Bahnrückführungskurs aktiviert. Die gefahrenen Schiffspositionen sind gespeichert. Ausgehend von der gefahrenen Route kann mittels Berechnungen das Abdriften einer Person berechnet werden. Sollte es notwendig sein, können mehrere Schiffe in der Umgebung via Notruf für eine Suche aktiviert werden. Auch Helikopter und Flugzeuge können hier involviert werden. Im International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual sind Verfahrensanweisungen und Kommunikationsregeln für das Vorgehen bei einer Suche und Rettung international standardisiert. Somit gelingt eine koordinierte Such- und Rettungsaktion.

Vermisste Person

Häufiger ist wohl die Meldung einer vermissten Person an Bord, oft betrifft dies Kinder. Feste Prozesse schreiben die Vorgehensweise mit engen Zeitfenstern vor. Beim Auffinden der vermissten Person gibt es einige Hilfsmittel und Eskalationsstufen. So werden dann ebenso die Kamerasysteme zur Auswertung genutzt. Auch die Benutzung der Bordkarte wird geprüft. Diese weiteren Maßnahmen gehen bis hin zu einer vollen Musterung/Vollzähligeitskontrolle auf den Musterstationen. Sollte die Person auch dann noch vermisst werden, werden die Prozesse für den »Person über Bord« Prozess aktiviert.

Der Faktor Mensch

Auch wenn alle Schiffbaulichen Regularien erfüllt sind, alle Prozesse geschrieben und Vorkehrungen getroffen wurden, so ist es die Besatzung, welche die Sicherheitskultur zum Leben erweckt. Am aktuellen Beispiel der Viking Sky möchte ich kurz skizzieren wie wichtig und entscheidend ein gutes Training und qualifiziertes Personal für den Betrieb an Bord und die Sicherheit sind. Im richtigen Augenblick müssen die Besatzungsmitglieder die korrekten Handlungen vollziehen.

Die Viking Sky (2017 gebaut) havarierte am 23. März 2019 mit 1.373 Menschen an Bord vor der norwegischen Westküste als es in einen Sturm geriet. Das Fahrtgebiet kann durchaus als sehr anspruchsvoll deklariert werden. Im Zusammenhang mit den Wetterbedingungen stieg das Risiko noch weiter. Der Zwischenbericht der Norwegischen Staatlichen Transporthavariekommission vom 13. November 2019 kommt zu dem bisherigen Schluss, dass die vier Hauptmotoren infolge eines zu niedrigen Ölfüllstandes der Schmieröltanks nacheinander ausgefallen sind. Der Füllstand betrug 28–40 Prozent, obwohl ein Füllstand von Herstellerseite in Höhe von 68–75 Prozent vorgeschrieben war. Das System meldete 18 Alarmer bzgl. des niedrigen Füllstandes, welche alle ohne weitere Handlung quittiert wurden. Als die Ansaugung abgerissen war, schalteten die Hauptmotoren innerhalb von 19 Minuten nacheinander ab. Es kam zu einem Stromausfall, welcher auch die Antriebe betroffen hatte.¹² Obwohl die Alarmer vorher wiederholt ertönten und quittiert wurden, konnte vorerst kein Zusammenhang des Stromausfalls mit dem niedrigen Ölfüllstand hergestellt werden.

Sehr gut ausgebildetes und trainiertes Personal ist unabdingbar für ein erfolgreiches Sicherheitsmanagement. Die Besatzung muss entsprechend qualifiziert sein, Routine- und Notfallabläufe müssen regelmäßig trainiert werden, um im Ernstfall auf die Handlungen zurückgreifen zu können. Die meisten großen Kreuzfahrtreedereien unterhalten entweder selbst oder sind an Schiffssimulatorzentren beteiligt. Die Besatzungen, speziell die Offiziere, trainieren hier regelmäßig verschiedenste Manöver.

Im Brückenmanagement hat sich das Bridge Resource Management als Werkzeug für eine erfolgreiche Brückenführung etabliert und wird aktiv und branchenweit gelebt. Aufgaben werden hierbei nicht mehr positionsbezogen, sondern funktionsbezogen zugeteilt. Der Kapitän ist Teil des Teams – Entscheidungen werden vor der Ausführung geteilt und gemeinsam getroffen. Ressourcen werden vorab entsprechend der Situation mit ihren Risiken und Anforderungen geplant, es erfolgt ein aktives Aufgabenmanagement. Es werden standardisierte Kommunikationsprotokolle genutzt und ein offenes Miteinander baut den Autoritätsgradienten ab. Dazu zählen auch Briefing/Meetings vor und nach dem Manöver.

Verkehrssicherung

Die Verkehrssicherungspflicht wird aktiv und umfassend an Bord gelebt. Hierzu gibt es detaillierte Verfahrensweisungen und Schulungen für die durchführende

12 Interim Report 12 November 2019 on the investigation into the loss of propulsion and near grounding of Viking Sky.

Besatzung. Ist es zu windig im Außenbereich oder sind Bereiche rutschig, so werden diese Bereiche mit Hinweisschildern versehen, bei Bedarf können die entsprechenden Bereiche auch gesperrt werden, um vor einer etwaigen Gefahr zu schützen.

Ausflugsprogramm

Das angebotene Ausflugsprogramm wird einer intensiven Prüfung unterzogen und die Anbieter verpflichten sich in Verträgen, die Anforderungen der Reedereien zu erfüllen. Diese Anforderungen sind vielfältig und decken unter anderem die Bereiche Umweltschutz und die Sicherheit ab. So wird hier beispielsweise festgehalten, dass die Reisebusse mindestens die Abgasnormen Euro 6 erfüllen müssen oder dass Ausflugsboote entsprechende Sicherheitszertifikate aufweisen müssen. Ebenso zu operativen Abläufen sind Details festgehalten, so müssen die Gäste vor Abfahrt eine Sicherheitseinweisung und die Position der Rettungswesten auf dem Ausflugsboot gezeigt bekommen.

Tenderbetrieb

In einigen Häfen liegt das Schiff auf Reede, das heißt vor Anker. Entweder, weil der Hafen keine geeignete Pier zum Anlegen besitzt oder weil bereits ein anderes Schiff die verfügbare Pier blockiert. Dann kommen die Tenderboote zum Einsatz. Für die Konstruktion der Boote existieren Anforderungen.¹³ Um den Gästefluss besser zu steuern, erhält jeder Gast bei TUI Cruises ein kostenfreies Ticket, auf dem ein Ländername vermerkt ist. Wird der Name aufgerufen, kann sich der Gast zur Seitenpforte begeben, an der das Tenderboot wartet. Gesteuert werden die Tenderboote von qualifiziertem und trainiertem Personal. In Vorbereitung auf den Tenderhafen finden mit der Besatzung Briefings statt. Die Passagiere werden bei TUI Cruises vorab mittels eines Videos über den Ablauf und mögliche Gefahren informiert. Dazu zählt beispielsweise das unerlaubte Aufstehen, um Fotos anzufertigen. Im Tenderboot selbst wird erneut eine Audiodurchsage abgespielt und Mitarbeiter überwachen den Betrieb.

Gangway

Der Gangway kommt eine besondere Bedeutung zu. Sie kommt in sehr vielfältiger Form zum Einsatz und bildet die Brücke an Land. Je nach Hafenbedingungen muss ihre Position z.B. bei Tide, mehrmals am Tag verändert werden. Der Aufbau und die Verkehrssicherung folgen sehr detaillierten Prozessen. Bevor der erste Gast die Gangway betritt, findet eine Inspektion durch einen qualifizierten und designierten Offizier statt. Dieser prüft den technischen Zustand und gibt die Gangway frei.

Drohnen

Das Mitnehmen von Drohnen an Bord ist mittlerweile wieder erlaubt. Bei der Einschiffung wird den Gästen allerdings ein Brief mitgegeben, worauf eine Belehrung und weitere Hinweise notiert sind. Diese Belehrung muss immer gemeinsam mit der Drohne mitgeführt werden. So darf die Drohne nicht an Bord gestartet werden, das

¹³ MSC.1/Circ.1417.

Schiff darf nicht überflogen werden. Keine Drohne darf sich dem Schiff auf 200 m nähern. Auch im Hafengebiet darf die Drohne nicht geflogen werden und in der Destination selbst muss sich der Gast um entsprechende Genehmigungen zum Flug der Drohne kümmern. Für geostationäre Orte gibt es bereits Drohnenabwehrsysteme, welche die Drohnen entweder kontrolliert an einem vorher definierten Ort landen lassen oder die Drohne nicht in einen bestimmten Bereich fliegen lassen. Bei TUI Cruises sind bisher keine Probleme hinsichtlich dem Einsatz von Drohnen bekannt geworden.

Selbstgefährdung

Weiterhin gilt es auch eine Selbstgefährdung der Gäste weitestgehend auszuschließen. Dazu zählt z.B. der überproportionale Genuss von Alkohol, das Missachten von Sicherheitsanweisungen z.B. von Beschilderungen oder der Handlungsanweisungen beim Tendern. Bezüglich dieser Thematiken werden die Mitarbeitenden regelmäßig sensibilisiert.

Sicherheitsrunden

Auf See und über Nacht gehen Security-Mitarbeiter sogenannte Runden (seemännisch: Rondens) durch das Schiff. Dabei gibt es festgelegten Routen, die Mitarbeitenden müssen mit einem Gerät entsprechende Kontrollpunkte passieren und registrieren. Sie stehen im ständigen Kontakt mit der Kommandobrücke. Die Patrouillen sorgen für eine Kontrolle und Sicherung der Verkehrssicherheit an Bord und führen die Security-Mitarbeiter auch in entlegene Bereiche des Schiffes.

Medizinische Versorgung

Für die medizinischen Belange befindet sich an Bord der TUI Cruises Flotte ein Bordhospital mit ausschließlich deutschsprachigem Fachpersonal, welches nach modernen Diagnostik-, Behandlungs- und Sicherheitsstandards ausgebildet ist.

Die Hospitäler an Bord halten modernes Equipment wie ein Labor, eine Röntgenanlage, einen OP für klein chirurgische Eingriffe und sogar eine voll ausgestattete Intensivstation vor. Die Ausstattung entspricht der einer Notfallambulanz eines deutschen Krankenhauses. Weiterhin besteht im Fall von TUI Cruises eine Kooperation mit dem Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf (UKE). Röntgenbilder können rund um die Uhr über eine sichere Leitung übertragen werden und innerhalb von 30 Minuten durch einen Radiologen ergänzend diagnostisch beurteilt werden.

Sollte es notwendig werden einen Patienten auszuschiffen, so kann dies je nach Lage über folgende Wege geschehen:

1. Ambulanz im Hafen
2. Boot im Küstengebiet
3. Helikopter auf See

Die Reedereien kümmern sich auch nach der Ausschiffung um den Gast/Patienten und haben Kooperationen mit lokalen medizinischen Partnern vor Ort. Für TUI Cruises bedeutet dies, dass in jedem Land ein deutschsprachiger Ansprechpartner

kurzfristig aktiviert werden kann, welcher bei der Kommunikation mit den Ärzten und anderen organisatorischen Herausforderungen unterstützen kann. Dies gilt auch für die Organisation des Rücktransports ins Heimatland.

Es ist äußerst ratsam für den Gast vor der Reise eine Auslandsreisekrankenversicherung abzuschließen. Sie trägt die Kosten für die medizinische Behandlung im Bordhospital, die etwaige medizinische Notausschiffung und den lokalen medizinischen Beratungsdienstleister.

Landseitige Unterstützung und Krisenmanagement

Von der Landseite wird der Bordbetrieb durch die operativen Abteilungen unterstützt. Einige Reedereien haben dazu zentrale Unterstützungszentren eingerichtet. Hier kann auch eine Überwachung des Bordbetriebs erfolgen. Es existieren auch Applikationen, auf welche teilweise über das Smartphone zugegriffen werden kann. Jeder Nutzer kann sich hier entsprechende Grenzparameter setzen, bei denen er per Nachricht proaktiv informiert werden möchte. So kann der Nutzer beispielsweise festlegen, dass er ab einer Wellenhöhe von fünf Metern oder einer Windstärke von acht informiert werden möchte. Des Weiteren besitzt jede Reederei eine Struktur für ein landseitiges Krisenmanagement. Mittels festgelegter Alarmierungs- und Eskalationsstrukturen werden die entsprechenden Krisenteammitglieder aktiviert. In einem Krisenraum stehen alle notwendigen Werkzeuge zur Verfügung, um eine bestmögliche Unterstützung leisten zu können. Die Reedereien halten im Rahmen des Krisenmanagements außerdem speziell abrufbare mobile Einheiten vor, so genannte Care, SAT oder Go Teams. Diese Teams setzen sich aus Mitarbeitenden zusammen, welche regelmäßig und umfangreich für den mobilen Einsatz vor Ort trainiert werden. Die Schulungen beinhalten Grundlagen der psychosozialen Notfallversorgung. Da auf diesen Stamm der Mitarbeitenden konzernübergreifend zugegriffen wird, werden Kreuzfahrtfremde Mitarbeitende weiterhin von TUI Cruises an Bord auf einen etwaigen Einsatz zusätzlich vorbereitet. Sollte es also die Situation notwendig machen, so können die Mitarbeitenden in die jeweilige Destination entsendet werden, um vor Ort Hilfe zu leisten. Das Care Team der TUI umfasst zurzeit einen Mitarbeiterstamm von 350 Personen. Im Rahmen der SAT-Allianz gibt es ein Bündnis, welches einen Austausch dieser speziellen mobilen Einsatztruppen branchenübergreifend möglich macht. So können beispielsweise die mobilen Einsatzteams der Fluggesellschaften oder anderer Touristikkonzerne abgerufen werden. Weiterhin haben Reedereien Kooperationen mit Seelsorgern, welche bei Bedarf ebenfalls abgerufen werden können.

V. Schlussbetrachtung

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass durch die Entwicklung der Kreuzfahrtbranche über die letzten zwei Dekaden sehr viele Erfahrungswerte positiv in den Schiffbau eingeflossen sind. Eine umfangreiche regulative Landschaft und deren stete Progression tragen ebenso positiv zur Entwicklung bei. Auch der offene Austausch

innerhalb der Branche zahlt auf die Sicherheitskultur ein. Moderne Schiffe, smarte Prozesse, im Zusammenspiel mit dem technologischen Fortschritt machen die sichere Steuerung größerer Menschenmengen möglich und legen damit den Grundstein für größere Schiffe. Direkt von den Reedereien beeinflussbare Bereiche, wie der Gästefluss bei An- und Abreise, an Bord und im etwaigen Notfall sind dabei leichter und direkter zu steuern. Trotzdem und weiterhin behält die Besatzung die zentrale Bedeutung im Sicherheitskonzept. Logistische Herausforderungen entstehen an den Schnittpunkten mit anderen Parteien, wie in der Destination oder im Krisenmanagement. Der aktive Dialog mit den Akteuren und neue Technologien werden hier eine zentrale Relevanz für den weiteren Erfolg einnehmen.

